SKRZYDLATA POLSKA

NR 12 (976) • 22. III. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

Polski samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga-35" nie boi się zimy, otrzymał bowiem nowe narty opuszczane pneumatycznie i zawieszone wspólnie z kołami podwozia. Piszemy o tym na stronicach 10—11. **Zdjęcia: WŁADYSŁAW MIKODA**



„WILGA"
NA NARTACH

ROK ZAŁOŻENIA: 1930



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" - Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 2061 K-98

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

W tym tygodniu naszym gościem w redakcji jest kierownik działu szkolenia i ruchu Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie pil. **Jerzy Szymankiewicz**, jeden z nielicznych weteranów II wojny światowej, latających aktualnie w lotnictwie polskim. Nasz rozmówca pracuje w lotnictwie sanitarnym blisko piętnaście lat, przy czym zajmuje się sprawami szkolenia pilotów sanitarnych.

Szkolenie pilotów, podwyższanie ich kwalifikacji lotniczych, zdobywanie nowych uprawnień, czuwanie nad poziomem zatrudnionego personelu latającego poprzez okresowe kontrole techniki pilotażu, jak również czuwanie nad właściwym dopływem przyszłych pilotów sanitarnych, wreszcie latanie wyłącznie bezpieczne — oto główne zagadnienia, jakimi żyje na co dzień szef pilotów sanitarnych Jerzy Szymankiewicz. Nie tylko. Wykonuje loty podobnie jak i inni piloci sanitarni. Ostatnio śmigłowcem poleciał pomagać zespołowi sanitarnemu w Białymstoku w jego trudnej i odpowiedzialnej pracy w okresie klęski żywiołowej, do której przyczyniły się ogromne opady śniegu.



Kierownik działu szkolenia i ruchu Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie, pil. Jerzy Szymankiewicz.

Dewiza pilotów sanitarnych

LATAĆ WYŁĄCZNIE BEZPIECZNIE

Jerzy Szymankiewicz od urodzenia związany jest z Warszawą. Po ukończeniu szkolenia szybowcowego i samolotowego prowadził trening w aeroklubie stołecznym. W r. 1939 ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po kampanii wrześniowej przebywał we Francji, a następnie w Anglii, gdzie latał w dywizjonach myśliwskich 316 i 302. Pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji, w tym dowódcy eskadry i dywizjonu, jak również był oficerem operacyjnym polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Ogółem wykonał 298 lotów bojowych. Wojnę zakończył w stopniu polskim kapitana pilota i angielskim majora, na stanowisku dowódcy dywizjonu myśliwskiego 302.

Po powrocie do kraju pracował początkowo jako szef wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego, następnie w PLL LOT, a z kolei w Głównym Instytucie Lotnictwa jako pilot doświadczalny. Od stycznia 1956 do chwili obecnej — w Lotnictwie Sanitarnym, nieprzerwanie na stanowisku kierowniczym. Ogółem wylatał na samolotach 8 000 godzin, w tym ponad 300 godzin na śmigłowcach. Otrzymał wiele odznaczeń, w tym Virtuti Militari V klasy i czterokrotnie Krzyż Walecznych. W 1965 roku Rada Państwa PRL nadała mu Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski za całokształt pracy i osiągnięć w lotnictwie sanitarnym.

— Od wielu lat społeczeństwo polskie śledzi pilnie doniesienia prasy o rozwoju i sukcesach w ratowaniu życia ludzkiego przez pilotów sanitarnych. Są oni znani ze swych osiągnięć nie tylko w kraju, ale także poza jego granicami. W czym tkwią źródła tak pomyślnego stanu rzeczy? — zapytuję kierownika działu szkolenia i ruchu Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie — pil. Jerzego Szymankiewicza.

— Przede wszystkim w poziomie wyszkolenia i w lataniu, jak najbardziej bezpiecznym. Do poziomu latania i to bezpiecznego, przywiązujemy ogromną wagę. Osiągamy to przez bardzo wysokie wymagania stawiane personelowi zatrudnionemu w zespołach terenowych. Kandydaci na pilotów sanitarnych selekcjonowani są starannie przez Zespół Centralny, przy czym pod uwagę bierze się nie tylko kwalifikacje zawodowe, ale również poziom etyczny i intelektualny. Jako zasadę przyjęto, że kandydat na pilota sanitarnego winien mieć w powietrzu przebytych minimum 500 godzin. Przed laty wymagania te były nieco inne.

— Wspominał Pan, że przed laty wymagania stawiane personelowi latającemu w lotnictwie sanitarnym były nieco inne. Czym należy tłumaczyć zmiany?

— W okresie początkowym rozwoju lotnictwa sanitarnego dysponowaliśmy pilotami o dużym doświadczeniu zawodowym. Byli to ludzie o długoletnim stażu w lotnictwie, przy czym przeciętnie mieli oni na swym koncie od 3 do 5 tysięcy wylatanych godzin. W tym przypadku mam na myśli Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego. Byli to dobrzy piloci na ówczesne typy samolotów, będące w użytkowaniu naszego lotnictwa. Z biegiem jednak lat, kiedy otrzymywaliśmy coraz to doskonalsze samoloty i co za tym idzie bardziej skomplikowane w użytkowaniu, wzrosły także wymagania stawiane pilotom sanitarnym. Należało wprowadzić odpowiedni system szkolenia i podwyższania umiejętności pilotażowych dla wszystkich pilotów zatrudnionych w lotnictwie sanitarnym. Bardzo dobre wyniki osiągnięto poprzez wspomniany już system szkolenia, kontroli wiadomości teoretycznych i praktycznych, jak również jak najlepszą organizację ruchu sanitarnego na terenie kraju.

— Jeśli już jesteśmy przy tym temacie, to z kolei pytanie: na czym polega wspomniane przez Pana szkolenie pilotów?

— Na wstępie pragnę zaznaczyć, że prowadzone przez nas szkolenie personelu lotnictwa sanitarnego finansowane jest w dużej mierze przez Towarzystwo Ubezpieczeniowe „Warta". Szkolenie pilotów sanitarnych odbywa się poprzez kursy organizowane przez Zespół Centralny. W tym przypadku przeprowadza się szkolenie pilotów na samolotach dwusilnikowych i śmigłowcach. Nieustannie podnosi się poziom wiedzy teoretycznej i praktycznej pilotów przez zdobywanie uprawnień radiotelefonisty i lotów bez widoczności ziemi.

— Czy mógłby Pan przedstawić — na ile jest to możliwe — aktualny poziom wyszkolenia pilotów sanitarnych?

— Przywiązujemy ogromną troskę do bezpieczeństwa latania w lotnictwie sanitarnym. Stąd też nieustannie dążymy do podwyższenia kwalifikacji zawodowych naszych pilotów. I tak na przykład siedemdziesiąt procent stanu pilotów ma uprawnienia do lotów bez widoczności ziemi (IFR). Ponad dwadzieścia procent pilotów dopuszczone jest do wykonywania lotów przy widzialności 1 km i podstawie 100 metrów na lotniskach, które przystosowane są do przyjmowania samolotów przy tego rodzaju warunkach atmosferycznych. Jest to duże osiągnięcie lotnictwa sanitarnego. Krótko mówiąc, jedna piąta naszych pilotów wykonuje loty przy każdych właściwie warunkach pogodowych. W tym miejscu pragnę dodać, że kontrola techniki pilotażu, jaką przeprowadzamy dla naszych pilotów, jest w większości dokonywana pod kątem bezpieczeństwa latania. Odbywa się ona dwukrotnie w roku. Piloci sanitarni przygotowani są do wykonania nawet najtrudniejszego zadania o każdej porze dnia i nocy.

— Czy wszyscy piloci sanitarni latają za granicę?

— Wszyscy ci, którzy mają odpowiednie uprawnienia. Pilotów takich jest wielu w naszym lotnictwie. Dysponują oni tym samym poziomem wyszkolenia, jaki mają latający za granicę kapitanowie piloci Polskich Linii Lotniczych LOT. Muszą więc znać dobrze język angielski i pełną procedurę stosowaną w lotnictwie komunikacyjnym. Nasi piloci wykonują loty sanitarne w zasięgu całej Europy. Na przykład z powodzeniem przeprowadzono loty do Berlina i Leningradu. Dla podniesienia bezpieczeństwa lotu za granicę bierze w nim udział zawsze dwóch pilotów.

— Oglądałem ładnie wydane książeczki w formie pomocy szkoleniowych dla persoielu latającego w lotnictwie sanitarnym. Czy mógłby Pan podać tytuły tych książeczek?

— Do tej pory wydano cztery pozycje, zaś piąta jest w druku. Oto ich tytuły: „Przepisy luchu lotniczego", „Radionawigacja lotnicza, część pierwsza", „Urządzenia radionawigacyjne" i „Meteorologia". W przygotowaniu jest „Radionawigacja lotnicza, część druga".

— Jak układa się współpraca z Zarządem Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych?

— Bardzo dobrze. Polega ona przede wszystkim na znajomości form wykorzystywania tej współpracy, na przykład z kontroli zbliżania, jak również z zaufania do kontrolerów ruchu lotniczego i nowoczesnych urządzeń przez nich obsługiwanych.

— Jaka jest Pana opinia o użytkowanych przez lotnictwo sanitarne śmigłowcach?

— Pozytywna. Odczuwamy jednak ciągle ich brak. Przy okazji dodam, że wszystkie zespoły terenowe dysponujące śmigłowcami mają pełne załogi.

— Ostatnio w lotnictwie sanitarnym wiele się zmieniło. Przede wszystkim odeszło wielu pilotów na zasłużony odpoczynek — emeryturę?

— Odmładzamy kadrę pilotów. Jest to zresztą konieczne. Borykamy się jednak z uzyskaniem wartościowych pilotów. O tych jest coraz trudniej. Zastanawiamy się nad możliwością uruchomienia Szkoły Pilotów Sanitarnych, oczywiście dla pilotów samolotowych już zaawansowanych, powiedzmy mających wylatanych co najmniej 300 godzin.

— Perspektywy na najbliższą przyszłość, oczywiście w dziale, który Pan reprezentuje?

— Zgodnie z zamierzeniami Ministerstwa Zdrowia wprowadzenia do użytkowania w lotnictwie sanitarnym śmigłowców Mi-2, przewidujemy jesienią 1970 i na wiosnę 1971 roku zorganizowanie kursów teoretycznych, a po otrzymaniu maszyn kursów praktycznych.

Rozmawiał
TADEUSZ MALINOWSKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W KOŃCU** marca br. wejdzie na ekrany naszych kin głośny już film produkcji brytyjskiej pt. „Bitwa o Anglię", reżyserii **Guy Hamiltona**. Jest to barwny, panoramiczny dramat wojenny, „film - pomnik" oddający hołd lotnikom, w tym i lotnikom polskim, którzy w 1940 r. bronili nieba Anglii przed faszystowską Luftwaffe. Galowa premiera tego filmu, na którą zaproszeni byli również trzej piloci polscy — uczestnicy bitwy (pułkownicy: **Skalski, Łokuciewski i Witorzeńć**), odbyła się 5 września 1969 r. w Londynie. Warszawska premiera „Bitwy o Anglię" odbyła się 9 grudnia ub.r. z okazji Przeglądu Filmów Angielskich. Obszerniej o tym filmie napiszemy w następnych numerach.

✶

● **TEN ROK** upłynie pod znakiem wielkiej aktywności polskich środowisk naukowych. Odbędzie się ogółem około 260 kongresów, sympozjów, konferencji naukowych, zjazdów, sesji i narad, w tym 125 międzynarodowych. Między innymi Komitet do spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej organizuje konferencje stałej grupy roboczej fizyki kosmicznej (około 120 osób), w ramach międzynarodowej współpracy krajów socjalistycznych. Planuje się także spotkanie uczonych z krajów socjalistycznych na temat meteorologii kosmicznej.

✶

● **JAK** informuje „Dziennik Łódzki", pod patronatem tej gazety odbyło się w Łodzi pierwsze zapoznawcze zebranie Łódzkiego Klubu Amatorów Konstruktorów, w którym wzięło udział kilkunastu zainteresowanych. Postanowiono wszcząć starania, aby KAK stał się jedną z sekcji Aeroklubu Łódzkiego. Wydaje się nam, że łódzcy konstruktorzy amatorzy wybrali prawidłową drogę, co — naszym zdaniem — winno być wskazówką dla KAK-owców w innych rejonach kraju, np. we Wrocławiu, czy Warszawie.

✶

● **W OŚRODKU** Szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach odbył się w pierwszej połowie marca br. kurs szkoleniowo - metodyczny pracowników społeczno - politycznych i instruktorów modelarstwa aeroklubów regionalnych.

✶

● **26 LUTEGO** br. zmarł w Częstochowie **Jan Borowik**, emerytowany pracownik huty „Bierut". Zmarły był zasłużonym działaczem robotniczym, członkiem KPP, PPR i PZPR, więźniem sanacji, działaczem Związku Patriotów Polskich, oficerem 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki i pilotem 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

✶

● **ŁÓDZKIE** władze służby zdrowia postanowiły wyznaczyć w pobliżu wszystkich szpitali i klinik odpowiednie lądowiska dla śmigłowców sanitarnych. Jako pierwsze — wyznaczono lądowisko w pobliżu Szpitala Centralnego Wojskowej Akademii Medycznej.

✶

● **PLL LOT** podjął w marcu br. loty turystyczno - pokazowe samolotami An-24 i Ił-14 nad Warszawą. Stolicę z lotu ptaka można oglądać w każdą niedzielę. Cena biletu za 15-minutowy przelot wynosi 60 zł. Zgłoszenia zbiorowe i indywidualne przyjmuje Biuro Miejskie LOT w Warszawie, ul. Waryńskiego 9. Tamże informacje na ten temat.

✶

● **W INOWROCŁAWIU** odbyło się walne zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Kujawskiego. W obradach wziął udział prezes honorowy klubu, przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej mgr **Wincenty Domisz**. Referat obrazujący dorobek i osiągnięcia aeroklubu w 1969 r. wygłosił prezes AK — **Józef Ziętek**. Na zebraniu podjęto uchwałę o zadaniach klubu na rok bieżący.

✶

● **W MARCOWYM** numerze miesięcznika „Odra" ukazał się obszerny reportaż **Krzysztofa Coriolana** pt. „Ziemia pod opieką skrzydeł", poświęcony pilotowi **Janowi Malinowskiemu** — uczestnikowi walk na frontach II wojny światowej, m.in. w kampanii wrześniowej, walkach w W. Brytanii, a zajmującego dziś stanowisko kierownika Wrocławskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego.

✶

● **JAK** informuje „Gazeta Kujawska", piloci Aeroklubu Włocławskiego od kilku już lat pomagają włocławskim energetykom w szybkim zlokalizowaniu miejsc awarii linii niskiego napięcia i na liniach przesyłowych. Niedawno, np. 3 marca br., dzięki pilotom włocławskim ustalono miejsce awarii na linii Włocławek — Wąbrzeźno. Energetycy z Włocławka bardzo sobie cenią pomoc w tym zakresie swego aeroklubu.

✶

● **W DNIACH** 9 — 10 maja br., w 25-lecie zwycięstwa, odbędzie się w Pile zjazd koleżeński byłych absolwentów 67 Szkoły Strzelców Pokładowych, która w okresie wojny działała w Kinelu koło Kujbyszewa. Zgłoszenia zainteresowanych należy kierować do Powiatowego Domu Kultury w Wałczu.

✶

● **KOMITET** organizacyjny etapu w Nowym Sączu tegorocznego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów przygotowuje ciekawy i atrakcyjny pobyt uczestników Rajdu na Ziemi Sądeckiej. W programie zaplanowano m. in. interesującą wycieczkę Pętlą Popradzka, zwiedzanie kurortów i odwiedziny u „Wicemistrzów Gospodarności" a także regionalna sjestę w Amfiteatrze Leśnym w Suchej Dolinie z biwakiem turystycznym, którego częścią będzie mi.n. „rytualne" pieczenie barana.

✶

● **10 MARCA** 1970 roku zmarł nagle w Warszawie, przeżywszy 73 lata, płk dypl. w st. spocz. **MARIAN ROMEYKO**. Zmarły był żołnierzem Wojska Polskiego od listopada 1918 r. W okresie II wojny światowej bojownik Ruchu Oporu na terenie Francji, członek ZBoWiD, w ostatnich latach członek komitetu redakcyjnego i współpracownik Wojskowego Przeglądu Historycznego, odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy, Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju" oraz innymi polskimi i zagranicznymi odznaczeniami. Pułkownik M. Romeyko był wybitnym publicystą wojskowym. Pochowany został 14 marca na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie.



POLSKA Z LOTU PTAKA

NOWA HUTA. Fragment osiedla mieszkaniowego, największego z wybudowanych w Polsce po 1945 roku. Położone jest ono na wysokim tarasie doliny Wisły i oddzielone od Huty im. Lenina (największa inwestycja Polski Ludowej) pasem zieleni wzdłuż doliny rzeki Dłubni.
Zdjęcie: B. Koszewski

CZYN ZWYCIĘSTWA

ESKADRY ZWYCIĘSTWA W RZESZOWIE

Z bardzo ciekawą inicjatywą wystąpił Aeroklub Rzeszowski. Podjął on inicjatywę włączenia młodych członków Aeroklubu PRL do ogólnonarodowej akcji zobowiązań i czynów społecznych, realizowanych przez nasze społeczeństwo z okazji 100-lecia urodzin Włodzimierza Lenina i 25-lecia zwycięstwa nad faszyzmem. Działalnością społeczną w APRL zajmować się ma młodzież zorganizowana w tak zwane Eskadry Zwycięstwa. Eskadry te winny być powoływane w kołach lotniczych, modelarniach i wśród młodych pilotów i skoczków poszczególnych sekcji aeroklubów. Ich celem jest praca społeczna na rzecz środowiska, aeroklubów, jak również prowadzenie szerokiej kampanii odczytowej, spotkań i pogadanek wśród najmłodszej części naszego społeczeństwa, tj. wśród dzieci i młodzieży. Temat spotkań i pogadanek, to rocznica zwycięstwa, wkład naszych sił zbrojnych w II wojnę światową, ze szczególnym podkreśleniem udziału naszego lotnictwa w tej wielkiej antyhitlerowskiej kampanii.

Regulamin podkreśla, że Eskadry Zwycięstwa powoływane są z grup młodzieży lotniczej zrzeszonej w Aeroklubie PRL, a więc eskadry z kół lotniczych, modelarni, młodych szybowników, spadochroniarzy, pilotów samolotowych. Akcję tę rozpoczynają zespoły złożone z 10 — 15 osób, które na uroczystych zebraniach sekcji kół lotniczych, modelarni itp. podejmują konkretne zadania spisując odpowiedni dokument.

Akcja Eskadr Zwycięstwa ma objąć szerokie kręgi członków Aeroklubu PRL i winna zakończyć się w dniu 20 sierpnia 1970 r. Proponuje się, ażeby zakończenie akcji Eskadra Zwycięstwa odbyło się w dniu 23 sierpnia 1970 r. na lotnisku, na którym organizowane będą centralne pokazy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa.

Szczegółowy regulamin Eskadr Zwycięstwa został rozesłany aeroklubom. „Skrzydlata" będzie podawać bieżące informacje na ten temat.

...I W OSTROWIE WLKP.

Aeroklub Ostrowski w odpowiedzi na apel Aeroklubu Rzeszowskiego, dotyczący powoływania i tworzenia Eskadr Zwycięstwa, włączył natychmiast do tej akcji kadrę aeroklubu, sekcję samolotową, szybowcową, spadochronową, modelarską oraz wszystkie koła lotnicze. Wzorem lat ubiegłych, także i w 1970 r. całość czynów społecznych zrealizowana będzie w ramach powszechnego czynu ludzi pracy dla uczczenia 25-lecia zwycięstwa nad faszyzmem i powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy oraz setnej rocznicy urodzin W. I. Lenina.

Czekamy na dalsze zgłoszenia.

STALOWA WOLA

Członkowie koła lotniczego przy Zasadniczej Szkole Zawodowej w Stalowej Woli zobowiązali się dla uczczenia 100-lecia urodzin Włodzimierza Lenina i 25-lecia zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim przepracować w czynie społecznym 1000 godzin przy budowie portu lotniczego w Turbii, wykonując roboty o wartości około 6 tysięcy złotych.

WYROK W PROCESIE WIEDEŃSKIM

W Wiedniu odbyła się 11 marca br. rozprawa sądowa przeciwko Romualdowi Zołotucho i Wiesławowi Franciszkowi Szymankiewiczowi, którzy 20 listopada ub. r. uprowadzili samolot PLL LOT z Wrocławia do Wiednia.

Po wysłuchaniu aktu oskarżenia obaj sprawcy uprowadzenia samolotu przyznali się do zarzuconych im czynów.

Obserwatorem procesu z ramienia Prokuratury Generalnej PRL był prokurator F. Rafałowski.

Jak doniósł red. **J. Moszczeński**, obaj porywacze oskarżeni byli o dokonanie sabotażu, ograniczenie osobistej wolności i wykroczenie przeciwko przepisom dotyczącym broni, za co ustawodawstwo austriackie przewiduje kary od 1 do 5 lat więzienia.

Z przewodu sądowego wynikało wyraźnie, iż główną rolę w przygotowaniach i całej inicjatywie pirackiego czynu odegrał starszy wiekiem oskarżony W. Szymankiewicz. Obaj oskarżeni bronili się w prymitywny sposób, rzucając oszczerstwa na Polskę i jej ustrój. Wypowiedzi ich wywoływały na sali uśmiechy politowania.

Obaj oskarżeni starali się wykazać, że głównym motywem ich przestępczego czynu były względy polityczne, Dopiero w dalszej kolejności podali motywy materialne. Na pytania obrony porywacze wyjaśnili, iż słyszeli w różnych audycjach radia „Wolna Europa", że za uprowadzenie samolotów z krajów socjalistycznych nie stosuje się w krajach kapitalistycznych żadnych sankcji karnych. Ta część przewodu sądowego jeszcze raz uwypukliła dowodnie dywersyjną rolę audycji rozgłośni radia „Wolna Europa".

Po przerwie popołudniowej sąd przystąpił do przesłuchiwania świadków. Pracownik centrali ruchu lotniczego podkreślił poważne niebezpieczeństwo, jakie spowodował nieoczekiwany przylot porwanej maszyny. Centrala ruchu prowadziła właśnie w tym momencie cztery inne przewidziane rozkładem lotów samoloty. Stwierdził on, iż taka niebezpieczna sytuacja powstała nad lotniskiem Schwechat po raz pierwszy.

Następnie zabrał głos prokurator dr Coca. Wystąpienie jego cechowała rzeczowość. Ujął on problem piractwa powietrznego w szerszym aspekcie i domagał się surowego wymiaru kary.

Po krótkiej naradzie trybunał ogłosił wyrok skazujący W. Szymankiewicza na 2 lata i 3 miesiące ciężkiego więzienia, a R. Zołotucha na 2 lata więzienia.

Po odbyciu kary obaj skazani podlegają z wyroku sądu przymusowemu wydaleniu z terytorium Austrii.

W uzasadnieniu wyroku przewodniczący trybunału powołał się m. in. na fakt, iż wysoki komisariat ONZ dla spraw uchodźców nie przyznaje prawa azylu piratom powietrznym.

W związku ze skazaniem obu piratów powietrznych przez trybunał wiedeński należy przypomnieć, iż Prokuratura Generalna PRL wystąpiła jeszcze w listopadzie ub. roku o ich ekstradycję. Sprawa ta, mimo upływu prawie czterech miesięcy od chwili złożenia formalnego wniosku, nie została jeszcze przez kompetentne czynniki austriackie załatwiona i ciągle znajduje się w toku.

SPOTKANIA Z LAUREATAMI „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ"

Odnotowujemy z przyjemnością, że w marcu przedstawiciele redakcji odbyli kilka miłych i serdecznych spotkań z ubiegłorocznymi laureatami naszych „Błękitnych Skrzydeł".

Podczas ostatniego posiedzenia Rady Koordynacyjnej do Spraw Propagandy Lotnictwa spotkaliśmy się z laureatami wojskowymi: płk. pil. **Wacławem Królem**, płk. mgr **Zygmuntem Bulzackim** i kpt. pil. **Henrykiem Porzuczkiem**. Podczas przerwy w posiedzeniu redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" mgr Jerzy R. Konieczny wręczył wymienionym oficerom pamiątkowe dyplomy i znaczki „Błękitnych Skrzydeł", składając laureatom życzenia dalszych sukcesów w służbie dla lotnictwa.

W redakcji naszej gościł ppłk. mgr inż. **Zygmunt Ostrowski**, który spotkał się z członkami kolegium. W toku spotkania redaktor naczelny wręczył laureatowi „Błękitnych Skrzydeł — 1969" również pomiątkowy dyplom i znaczek.

Byliśmy także z wizytą w redakcji „Kuriera Polskiego". Przyjął nas redaktor naczelny „Kuriera", **Cezary Leżeński**, w towarzystwie członków zespołu: red. red. **Zbigniewa Adamskiego** i **Tadeusza Stępnia**. Ze strony „Skrzydlatej", oprócz redaktora naczelnego **J. R. Koniecznego**, w spotkaniu uczestniczyli sekretarz redakcji — red. **Jerzy Zarębski** i członek kolegium — red. **Tadeusz Malinowski**. W czasie wizyty, która upłynęła w niezwykle miłej atmosferze, przekazaliśmy na ręce redaktora naczelnego **C. Leżeńskiego** dla „Kuriera Polskiego" pamiątkowy dyplom i znaczek laureata zespołowego „Błękitnych Skrzydeł — 1969".

Jesteśmy bardzo radzi z tych spotkań. (y)

Trzej reprezentanci lotnictwa: pilot, nawigator, technik. Jacy oni są? Czym się zajmują? Wiadomo: pilot wykonuje zadania bojowe i szkoleniowe w powietrzu, przygotowuje się na ziemi do lotów. To jest jego podstawowy obowiązek. Nawigator ściśle współpracuje z załogą samolotu — musi być również dobrym matematykiem. Technik jest fachowcem swojej specjalności, sprzęt który obsługuje nie może nigdy zawieść pilota w powietrzu.

Ale czy ci ludzie wykonują tylko określone zadania, zawarte w regulaminach i instrukcjach, wypływające z zajmowanych przez nich stanowisk?

Kreśląc sylwetki tych trzech reprezentantów lotnictwa postaramy się uwypuklić również, a może nawet przede wszystkim, te ich zainteresowania i czynności, które są realizowane obok codziennej, żmudnej i odpowiedzialnej pracy podstawowej: pracy pilota, nawigatora, technika...



Mjr pil. I klasy Stanisław Wrona

HENRYK SZCZYPEK

Zdjęcia:

JERZY TOBOLSKI

LOTNICZE TRIO

Mjr pil. I klasy STANISŁAW WRONA do czynnej służby wojskowej został powołany 1 października 1949 roku. W jednostce lotniczej przeszedł przeszkolenie techniczne. Obsługiwał samoloty „Jak-9p". Napisał raport o przyjęcie go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, gdzie został przyjęty do Dęblina w 1951 roku. Latał na samolotach „Ut-2"; po ukończeniu szkoły został awansowany do stopnia chorążego. Zaproponowano mu pracę instruktora lotniczego w szkole Dęblińskiej. Zgodził się. Pracował na tym stanowisku do 1962 roku. Latał m. in. na samolotach, na których szkolił podchorążych: na „Jak-9", „Jak-3", TS-8 „Bies"... Następnie przeszedł do pełnienia dalszej służby wojskowej w jednostce lotniczej. W powietrzu spędził ponad 3 700 godzin.

Mjr Stanisław Wrona jest nadal czynnym pilotem, lata we wszystkich warunkach atmosferycznych dniem i nocą. Sympatyczny, średniego wzrostu, ma zdolność do nawiązywania kontaktów z ludźmi, jest rozmowny, pogodnego usposobienia. Nie pytam go o pracę pilota — mój cel rozmowy z nim jest inny. Od czterech lat pracuje we władzach partyjnych. Naszą znajomość zawieramy na płaszczyźnie: ja, który chce się dowiedzieć o jego pracy społecznej, on — jako działacz społeczny, który chce się podzielić ze mną pewnymi refleksjami z tej właśnie dziedziny. Wiem, że jest dobrym i cenionym pilotem. A jednocześnie ofiarnym działaczem społecznym. Jak godzi te dwie funkcje: etatową i nieetatową? Czy praca społeczna pomaga mu w wykonywaniu zadań lotniczych czy może... przeszkadza?

Piloci, z którymi współpracuje mjr Wrona tworzą zwarty kolektyw. Znają się wszyscy od dawna, granice podziału — jak niejednokrotnie bywa — na bardziej wytajemniczonych w arkana zawodu i na nie obeznanych jeszcze dokładnie w fachowych i wojskowych sprawach, zostały zatarte, charaktery dopasowane, potencjalne źródła ewentualnych nieporozumień zlikwidowane. Pozostaje więc tylko problem utrzymania takiej atmosfery sprzyjającej przykładnemu współżyciu oraz „doszlifowan'u" małych chropowatości, które czasem tu i ówdzie ukażą się na powierzchni życia. Problem stosunku człowieka do człowieka w swym ujemnym znaczeniu nie istnieje, a więc wysiłek działaczy społecznych, w tym mjr. pil. Wrony, jest skierowany w inną stronę.

Pilot to też człowiek — słychać czasem tego rodzaju głosy w jednostkach. To znaczy — pilot nie tylko pracuje i lata, ale również ma rodzinę, dom, swoje życie prywatne i osobiste, ma kłopoty i trudności w załatwieniu pewnych, niezbędnych do życia spraw, często oczekuje pomocy od przełożonych i kolegów. Dowódca też jest człowiekiem, a oprócz tego też lata, ma więc o wiele więcej spraw „na głowie" niż pilot „szeregowy". Czy wobec tego z każdą sprawą pilot idzie do dowódcy?

Od tego jest komitet partyjny i zastępca dowódcy pododdziału do spraw politycznych. To jest to „sito", przez które przechodzą tylko ważniejsze sprawy, których bez pomocy dowódcy nie może załatwić kolektyw.

— Jest to również pewnego rodzaju „odgromnik" — powiada mjr pil. Wrona — który czasem łagodzi sprawy, wyjaśnia nieporozumienia, jest pośrednikiem między dowódcą a pilotami.

Mjr pil. Wrona rysuje długopisem kreski na papierze — każda kreska oznacza przedsięwzięcie podjęte przez władze partyjne: współpraca z pilotami, szczególnie z młodymi; zobowiązania dla uczczenia 25-lecia jednostki — trzeba gruntownie zmodernizować salę metodyczną, pomóc członkom KMW w odnowieniu dekoracji koszar i pomieszczeń, przygotować pilotów do spotkań z ludnością cywilną; bieżące sprawy to gawędy i prasówki prowadzone przez pilotów — trzeba dokonać zawsze odpowiedniego wyboru wśród ludzi, dać im materiały propagandowe, udzielić wskazówek; utrzymywanie stałego kontaktu z sekcją polityczną, informowanie oficerów politycznych o bieżących sprawach, którymi piloci żyją; stałe czuwanie nad pracą organizacji młodzieżowej... Jest tych kresek trzynaście. Przy ostatniej długopis zatrzymał się dłużej.

— Nie będę mówił o sprawach oczywistych — słyszę. — Trzeba ludziom iść na rękę, ot co. I młodym i starszym. Nie można odbijać ich spraw „na aut". Bo wtedy nawet z dobrych ludzi można łatwo zrobić nygusów. Żołnierze i kadra widzą i doceniają takie podejście do ich spraw. Dlatego nie ma przewinień, jest natomiast dobra, ofiarna praca z ich strony.

Pytam mjr. pil. Wrony, skąd ta złota odznaka KMW?

— Oczywiście, od Koła Młodzieży Wojskowej. Wręczono mi ją na zebraniu KMW...

Na zakończenie zadaję jeszcze jedno pytanie:

— Skąd to zaufanie pilotów i żołnierzy do nieetatowego działacza partyjnego i społecznika?

— Może stąd, że piloci odnoszą się niejako z rezerwą do ludzi zza biurka. A my społecznicy siadamy tak samo, jak każdy pilot, za sterami samolotu, razem z nimi biegamy w dresach na ćwiczeniach z wychowania fizycznego, zdajemy razem z nimi sprawdzian z pływania, a czasem trzeba dać przykład i samemu jako pierwszy wskoczyć do lodowatej wody w basenie, tak samo jak inni piloci biegamy od jednego członka komisji egzaminacyjnej do drugiego z protokółem, aby wpisano ocenę z określonego przedmiotu. Niczym nie różnimy się od szeregowych pilotów. Chyba tylko tym, że mamy więcej pracy... Stąd może i to zaufanie do nas.

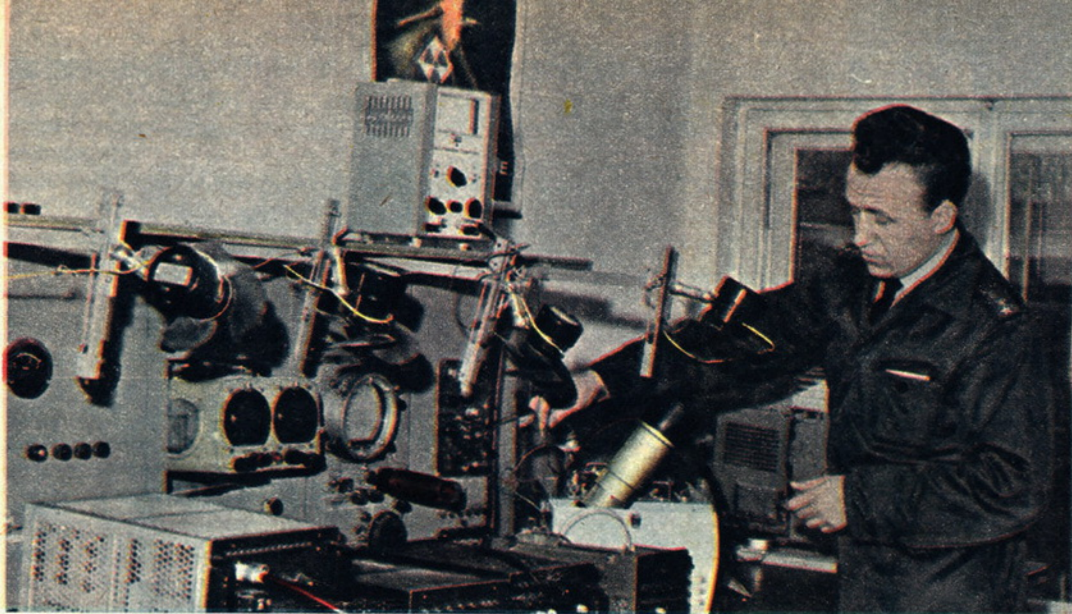
Kpt nawig. JAN RURAK pochodzi ze wsi. Będąc w szkole średniej, zaczął myśleć o wstąpieniu do wojska. Przed wojskiem nie miał nic wspólnego z lotnictwem. Zgłosił się na kurs nawigatorów do Dęblina. Został przyjęty. Szkołę ukończył w 1956 roku. Przez cały czas pełni służbę w tej samej jednostce.

Miał więc możliwość poznać kolegów, przełożonych i podwładnych wszechstronnie, zarówno w powietrzu jak i na ziemi. Kpt Rurak jest reprezentantem drugiej grupy ludzi lotnictwa w jednostce, po pilotach. Nawigatorzy tworzą wraz z pilotami dwa ogniwa integralnej całości — jedni są zależni od drugich. I tu wychodzimy poza krąg zainteresowania pilotów i nawigatorów. Pilot studiuje złożoność psychiki drugiego pilota; studiuje technikę, której reprezentantem jest samolot; jednocześnie uzależniony jest w pewnym rodzaju lotnictwa od nawigatora. A więc musi znać jego. Tak jak i nawigator pilota, z którym leci.

Kpt nawig. Rurek zdążył więc już w czasie swojej kilkunastoletniej służby w jednostce poznać mechanizm rządzący życiem zbiorowym ludzi lotnictwa. Poznał swoich kolegów po fachu. Wie — co i od kogo wymagać.

Zarówno pilot, jak i nawigator pędzą twardy, zahartowany tryb życia. Takie są warunki służby ludzi lotnictwa. Czasem, w pewnych sytuacjach „głos wewnętrzny" wydobywa się na zewnątrz — nie można go przytłumić hartem, ani wiekiem. Kpt Rurak surowy i wymagający na co dzień oficer, mający do czynienia z wykresami, liczbami i wzorami matematycznymi, jest z gruntu rzeczy ponoć uczuciowy i bardzo wrażliwy na krzywdę ludzką i na wszelką niesprawiedliwość; jest z krwi i kości humanistą.

Do mnie mówi, że dla niego, jako nawigatora, najważniejszą sprawą jest dokładność obliczeń przed lotami, jak i w czasie lotów na trasach długich i krótkich; wysoka dbałość o prawidłowe przekazywanie danych. Ponieważ loty odbywają się przede wszystkim według przyrządów — stąd każdy nawigator musi być dobrze wyszkolony. A dobre wyszkolenie to teoria i systematyczny trening oparty na rocznym planie szkolenia i na grafiku wykonywanych lotów. Treningi w powietrzu i treningi na ziemi. Szybkość i dokładność obliczeń. Kpt nawig. Rurak precyzuje dwa zasadnicze zadania stojące przed nawigatorami:



Technik por. Edward Fiks

— Duża wymagalność wobec siebie i podwładnych w opanowaniu szybkich i dokładnych obliczeń; dowódca załogi musi polegać na nawigatorach jak na „słowie Zawiszy". Po wtóre zaś — ścisła współpraca nawigatora z dowódcą załogi; dokładne obliczanie wysokości i kursu, uwzględnianie poprawek, aby dokładnie wyjść na pas lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych; współpraca z załogą przy lądowaniu.

Pilot mjr Wrona i jego załoga jest uzależniony w powietrzu od nawigatora kpt Ruraka. Taka jest prawidłowość służby w lotnictwie.

Technik por. EDWARD FIKS po szkole średniej wstąpił do Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze. Ukończył ją w 1962 roku. Znalazł się jako szósty na liście po prymusie szkoły. Początkowo obsługiwał śmigłowce. Od 6 lat pracuje w warsztatach.

Trzecie ogniwo w lotnictwie — służba techniczna. Na nic się zda wysiłek pilota i nawigatora, jeśli technicy nie przygotują samolotu do wykonania zadań w powietrzu. Por. Fiks zgłębiał tajniki wiedzy radiotechnicznej w szkole, a jednocześnie zaczął uprawiać sport, którym „zaraził" się w szkole średniej. W szkole jeleniogórskiej zdobył dwukrotnie wicemistrzostwo szkół oficerskich WP w biegach na 1000 m i 3000 m. W 1965 roku został mistrzem miasta wojewódzkiego w biegu na 1500 m z przeszkodami. W Wojskach Lotniczych zdobył wicemistrzostwo w biegach średnich. Obecnie ukończył czynną karierę sportową. Nie przestał jednak zajmować się sportem. Przełożeni wytypowali go na trenera drużyny sportowej jednostki, która brała udział w spartakiadzie Wojsk Lotniczych. Codziennie treningi w biegach — obok normalnej pracy na sprzęcie. Nie zrażali się jego podopieczni, z którymi razem biegał w dresach po polach i łąkach, gdy pasażerowie autobusów miejskich na ich widok kreślili czasem kółko na czołach. Żaden z jego podopiecznych nie uprawiał przedtem nigdy sportu. Na spartakiadzie nie dali się jednak pokonać nawet znanym sportowcom. Przywieźli do jednostki puchar za zdobycie I miejsca w spartakiadzie Wojsk Lotniczych. Jest w tym cząstka zasługi również i por. Fiksa.

Od kilku lat por. Fiks jest również najlepszym kierownikiem grupy szkolenia politycznego.

Ale jak dotychczas nic nie wiemy o por. Fiksie jako o techniku.

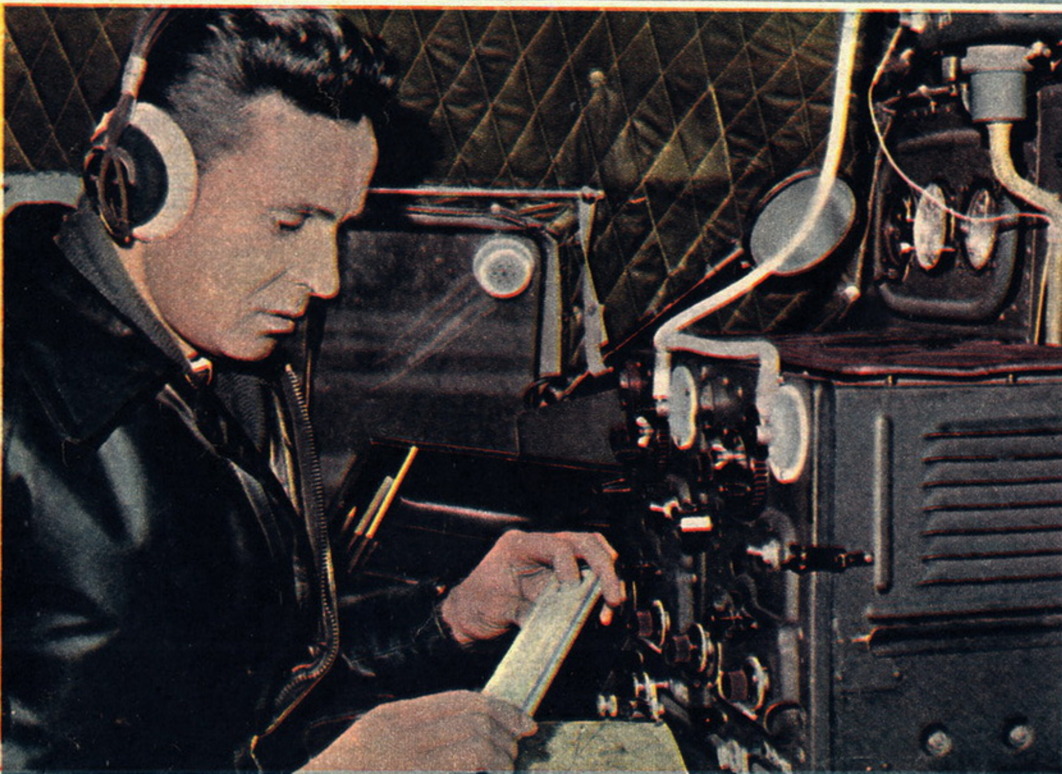
— Przełożony powiedział: „No, dobrze. Wykazałeś się, bracie, jako świetny organizator sportu; jesteś niezastąpiony jako kierownik grupy szkolenia politycznego. Czy potrafisz się wykazać jako specjalista urządzeń radiotechnicznych? W ubiegłym roku nasz kolega w zawodach technicznych zdobył mistrzostwo Wojsk Lotniczych w swojej specjalności. Trzeba podtrzymać tradycje jednostki. Co byś na to powiedział, gdybym ciebie wytypował do reprezentacji jednostki w zawodach technicznych?" Co ja miałem powiedzieć? Odpowiedziałem żartobliwie, że czasem wychodzi się na tym źle, gdy oficer za bardzo udziela się w pracach społecznych. Wiedziałem jednak, że nie mam argumentów do odmowy. Faktycznie — jestem przecież technikiem. Stanowisko to zobowiązuje. Zgodziłem się uczestniczyć w zawodach.

Na zawodach, co było do przewidzenia, odpadło mi kilkanaście punktów za teorię. Ale przy usuwaniu usterek nie dałem się prześcignąć nikomu. Wszystkie punkty na moją korzyść. I tak zostałem mistrzem techniki urządzeń radiotechnicznych na 1969 rok...

• • •

Trzej reprezentanci jednostki. Każdy jest specjalistą w swojej dziedzinie. Jednak żaden z nich nie zasklepia się w pracy, która im została przypisana do zajmowanego stanowiska. Pilot jest aktywnym działaczem społecznym, nawigator również, technik — mistrzem swojej specjalności, jednocześnie sportowcem i kierownikiem grupy szkolenia politycznego. Każda z tych działalności nie wpływa ujemnie na pracę zawodową. Wręcz przeciwnie — warunkuje ją, podnosi na wyższy poziom. Bo taka jest prawidłowość pracy i współżycia w jednostce lotniczej.

Kpt nawig. Jan Rurak





Kadra juniorów to wielka szansa dla wszystkich młodych pilotów. Zdjęcia: H. Kucharski (2)

Na starcie: KADRA SZYBOWCOWA JUNIORÓW

25 marca br rozpoczyna się w leszneńskim Centrum pierwszy w historii naszego szybownictwa obóz kadry juniorów w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Powołanie kadry juniorów i otoczenie jej specjalną opieką trenerską jest wydarzeniem, które zasługuje na specjalne wyróżninie. Grupie młodych pilotów została stworzona szansa, jakiej — popatrzmy prawdzie w oczy — nie znaleźliby w żadnym innym kraju na świecie. Od nich samych, ich pracy, wytrwałości i talentu będzie zależało, czy otrzymaną szansę potrafią wykorzystać. Przedstawiamy pilotów, których Dział Szkolenia ZG APRL powołał do kadry juniorów. Po imieniu i nazwisku pilota podajemy jego macierzysty aeroklub, następnie liczbę lat, zawód bądź wykształcenie, liczbę godzin wylatanych w ogóle i w ubiegłym roku (w nawiasie). Oto kadra juniorów:

- **Czesław BEDNARSKI (Częstochowa), 20, student, 364 (130),**
- **Jerzy CIESZYŃSKI (Bydgoszcz), 18, student, 287 (151),**
- **Jerzy GRUDZIŃSKI (Białystok), 19, student, 101, (46),**
- **Wiesław IWAŃSKI (Nowy Sącz) 18, student, 262, (127),**
- **Tadeusz JACNIACKI (Częstochowa), 20, średnie, 105 (62),**
- **Marek KOPERNOK (Rybnik), 18, student, 187 (97),**
- **Marek MOSZCZYŃSKI (Wrocław), 20, student, 396 (128),**
- **Janusz PIĄTEK (Stalowa Wola), 19, uczeń technikum, 130 (98),**
- **Henryk POŻNIAK (Stalowa Wola), 20, średnie, 195 (88),**
- **Anna PRZYBYŁA (Łódź), 20, średnie, 260 (139),**
- **Piotr RUDOMINO (Toruń), 18, uczeń, 240 (120),**
- **Adam TOCEWICZ (Grudziądz), 18, uczeń, 195 (96),**
- **Jan TROJANOWSKI (Mielec), 20, średnie, 103 (52),**
- **Stanisław WUJCZAK (Poznań), 19, student, 170, (70),**
- **Stanisław ZIENTEK (Bielsko Biała), 19, student, 230 (30).**

Lektura tej listy zmusza do lapidarnego choćby komentarza. Jak to się dzieje, że w warszawskim lotniczych molochu nie znalazł się ani jeden pilot odpowiednio młody i spełniający warunki wymagane od kandydatów do kadry juniorów? Czy nie jest to sygnał, że za fasadą wielkiego wyczynu, którego autorami są doświadczeni wyjadacze, brak jest pracy z młodzieżą? Pracy może trudnej i odpowiedzialnej, ale jakże ważnej. Podobne pytania można też skierować do innych wielkich klubów, których przedstawicieli brakuje na przytoczonej liście. Z drugiej strony nasze wyrazy uznania dla aeroklubów w Stalowej Woli i w Częstochowie, które mogą się poszczycić dwoma juniorami-kadrowiczami. Za rok zostanie powołana nowa kadra juniorów. Miejmy nadzieję, że znajdą się już w niej przedstawiciele tych klubów, których niedostatek pracy z młodzieżą został dziś publicznie ujawniony.

Wracajmy jednak do naszych kadrowych juniorów. Pierwszy ich obóz (25.III—8.IV.1970) został zorganizowany w takim terminie, aby ucząca się młodzież wykorzystała na ten cel tydzień świątecznych wakacji. W Lesznie Wlkp. młodzi piloci znajdą się pod opieką trenera kadry narodowej Józefa Dankowskiego. Zaplanował on wiele interesujących zajęć teoretycznych, do prowadzenia których zostaną także zaproszeni czołowi szybownicy. Jeśli dopisze pogoda, juniorzy wykonają również pewną liczbę lotów. Będą to bądź loty o charakterze instruktażowym z którymś z naszych asów, bądź laszujące na nowe typy szybowców („Foka", i „Zefir".

Plan zajęć teoretycznych nie jest tuzinkowy. Główny nacisk położony jest na meteorologię szybowcową, ale mowa też będzie m. in. o nawigacji zawodniczej, przygotowaniu lotu wyczynowego, regulaminach zawodów szybowcowych i taktyce zawodniczej, analizowaniu lotów na podstawie sprawozdań i barogramek.

W centrum uwagi będzie także postawa sportowa naszej młodej kadry. Stwarzając im wyjątkowe warunki, podkreśla się równocześnie, że gwiazdorstwo jest negatywnym zjawiskiem w sporcie. Zaplanowano więc i takie tematy dyskusji na obozie jak szybownik-sportowiec, kodeks sportowy, szybowcowe fair play itp. Młodzi kadrowicze muszą w swoich klubach na co dzień dawać przykład prawdziwie sportowej postawy, zaangażowania w sprawy aeroklubu.

Sprawdzianem pracy naszych juniorów będą — w randze II ligi — I Szybowcowe Zawody Kadry Juniorów zaplanowane na sierpień bieżącego roku w Lesznie Wlkp. Zgodnie z regulaminem II ligi najlepsi juniorzy awansują do przyszłorocznych mistrzostw Polski. Tam dopiero okaże się na prawdę, czy tej wspaniałej szansy, jaką otrzymali młodzi szybownicy od władz Aeroklubu PRL, nie zmarnowali. (p)

NOWOŚĆ – 1970 LIGI SAMOLOTOWE

Działacze samolotowi nie ustępują w staraniach, aby — niezależnie od trapiących ich trudności sprzętowych — reprezentowana przez nich dziedzina lotnictwa nadal rozwijała się. W tym celu postanowili w bieżącym roku zasadniczo zreformować sport samolotowy i wprowadzić cenne innowacje. Zdecydowali się mianowicie na adaptowanie w sporcie samolotowym systemu ligowego. Słusznie opierali się na pozytywnych doświadczeniach szybowników i przekonaniu, że nic tak nie rozwija umiejętności pilota jak udział w zawodach. Postawili — naszym zdaniem — na dobrego konia.

Zalet bowiem systemu ligowego w lotnictwie, systemu, którego — jak pamiętamy inicjatorką była „Skrzydlata" — nie trzeba tu specjalnie reklamować. Pozytywne cechy lig doskonale uwidoczniły się w szybownictwie. Objęcie lataniem zawodniczym dużej grupy pilotów, jednolite, oparte na zasadach bezpośredniego współzawodnictwa sportowego zasady awansu do imprez wyższej rangi — to zasadnicze plusy lig. Plusy mające bezpośredni wpływ na unowocześnienie metod szkolenia, intensyfikację nauki pilotażu w czasie i w ogóle rozwój całej dziedziny lotnictwa.

Bo z drugiej strony system ligowy bezlitośnie obnaża wszelkie braki danej dyscypliny sportowej. Wykazuje jasno, czy poza pewną grupą czołowych zawodników istnieje szeroka rezerwa, jaką ewentualnie wartość sportową przedstawia sobą właśnie ta rezerwa itd. Uwidacznia, które aerokluby mają pilotów na jakimś poziomie i w takiej liczbie, aby, uwzględniając sportowe szczęśliwe i pechowe przypadki, potrafili oni wywalczyć sobie miejsca w imprezach najwyższej rangi.

Jak szybko po wprowadzeniu systemu ligowego problemy te wychodzą na światło dzienne, zobaczyliśmy już na przykładzie inauguracji II ligi samolotowej, a mianowicie V Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych. Również w randze II ligi samolotowej znajdują się w bieżącym roku:

- IX Rajd Dziennikarzy i Pilotów,
- XVII Lot Południowo-Zachodniej Polski oraz
- I Samolotowe Zawody Kadry Juniorów.

Imprezy te wkrótce pokażą nam, czy zawodników samolotowych mamy niewielką liczbę i przy okazji każdych zawodów — jak to się zwykło mówić — gotowali się oni we własnym sosie, czy też zobaczymy nowych interesujących sportowców. Jedno jest pewne: jeśli jeszcze w tym roku będą mogły zdarzyć się takie czy inne niedociągnięcia w samolotowym systemie ligowym, to już wkrótce aeroklub nie dysponujący grupą dobrych pilotów nie będzie miał szans na to, aby jego reprezentanci uczestniczyli w mistrzostwach Polski. Już bowiem w tegorocznych mistrzostwach nie będzie startował kto żyw i ma na papierze odpowiednie uprawnienia, a piloci którzy potrafili wywalczyć sobie miejsce.

W przyszłym roku trzeba będzie walczyć już o miejsce w zawodach samolotowych II ligi. Miejscem walki będą zawody okręgowe. W najbliższym czasie Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL określi warunki i proporcje kwalifikowania się z III ligi samolotowej (zawodów okręgowych) do II ligi. Istotnym rozstrzygnięciem będzie tu decyzja, w ilu i jakich zawodach ma prawo startować w ciągu jednego roku ten sam pilot. Zresztą specyfika sportu samolotowego jest inna niż szybownictwa i muszą być różnice w praktycznym działaniu systemu ligowego. Wraz z działaczami samolotowymi będziemy więc zbierać doświadczenia, komentować je i postulować ewentualne korekty. Już w tej chwili, na przykład, budzi nasze wątpliwości liczba (rzędu czterdziestu) planowanych zawodników na Samolotowych Mistrzostwach Polski. Jak na imprezę, w której mają walczyć najlepsi z najlepszych, to chyba za dużo. W systemie ligowym piloci mogą się wykazać na zawodach niższej rangi, a w mistrzostwach powinno być miejsce wyłącznie dla czołówki, której walkę należy zaostrzyć w sposób możliwie maksymalny przez zwiększenie liczby i stopnia trudności konkurencji na Sam. MP.

Ale niezależnie od wszelkich kłopotów z uruchomieniem systemu ligowego w sporcie samolotowym, konieczności dyskusji i analizy, jedno jest pewne — decyzją tą władze lotnictwa sportowego zrobiły pilotom ogromną radość, otworzyły przed nimi szanse sportowego rozwoju. Dało to się wyraźnie odczuć w atmosferze i w wypowiedziach uczestników II ligi samolotowej w Lublinie. Nowy krok działaczy samolotowych został zrobiony we właściwą stronę. (pj)

II liga samolotowa zadebiutowała dobrze w Lublinie na V Zimowych Zawodach Samolotowych. Zdjęcie: T. Chwałczyk



ZAPRASZAMY DO JEŻOWA NA II LIGĘ



Na szczycie Jeżowa w czasie zawodów szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski"

X JUBILEUSZOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Z perspektywy dziesięciu lat, które mijają od naszego pierwszego zaproszenia na Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski", można pokusić się o ocenę tej imprezy. Przede wszystkim nasuwa się refleksja, że właśnie od Jeżowa rozpoczęła się intensyfikacja szybowcowego latania zawodniczego. Jakże odległe, prawie nieprawdopodobne wydają się dziś czasy, w których jedyną imprezą umożliwiającą pilotom walkę w powietrzu, porównanie swoich umiejętności, były szybowcowe mistrzostwa Polski.

Dzięki Aeroklubowi Jeleniogórskiemu, który śmiało podjął inicjatywę „Skrzydlatej", okazało się, że szybowników pragnących toczyć podniebne boje jest w naszym kraju ogromna liczba. We wszystkich dotychczasowych zawodach jeżowskich zawsze największym problemem była nadmierna liczba chętnych do startu. Co roku musieliśmy przepraszać, że — niestety — ilość miejsc ograniczona i już lista jest pełna. Ograniczyliśmy też, z konieczności, liczbę pilotów startujących z jednego aeroklubu regionalnego. Kłopoty bywały jedynie z pogodą. Ta, w trudnym górskim terenie, często kaprysiła, utrudniała realizację ambitnych zamierzeń sportowych.

Gospodarzem naszych zawodów jeżowskich był zawsze Aeroklub Jeleniogórski. Ze swej strony robił co mógł, aby nadać imprezie wysoką rangę sportową, aby uczestników przyjmować ze staropolskim gestem. Nawet w okresie, kiedy przeżywał poważne perturbacje organizacyjne, aeroklub spod Śnieżki znakomicie wywiązywał się z roli gospodarza.

Wróćmy jednak do sportowego znaczenia zawodów jeżowskich. Otóż wydaje się, że właśnie doświadczenia z tej imprezy, pozytywna jej ocena przez pilotów i lotnicze władze, umożliwiły stworzenie systemu lig szybowcowych. Systemu, który od kilku lat robi coraz większą karierę, jest przenoszony na inne dyscypliny sportu lotniczego, adaptowany za granicą.

Dlatego z tym większą satysfakcją podajemy, że Dział Szkolenia ZG APRL i Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL **zakwalifikowały nasze tegoroczne, akurat dziesiąte jubileuszowe Jeżowskie Zawody o puchar „SKRZYDLATEJ POLSKI", jako imprezę II ligi.** W ten sposób **zwycięzcy z Jeżowa będą awansować bezpośrednio do szybowcowych mistrzostw Polski.** Podniesienie rangi jeżowskich zawodów nakłada na ich organizatorów obowiązek dalszego podniesienia poziomu sportowego tej imprezy. Ułatwi to dopuszczenie do startu w X JZS — tak jak do każdych zawodów II ligi — byłych uczestników mistrzostw Polski. Niegdyś, aby zwiększyć szanse młodych, debiutujących szybowników, wprowadziliśmy zakaz udziału w zawodach jeżowskich pilotów, którzy już startowali w SMP. Obecnie ograniczenie to przestaje obowiązywać.

Idea jednak, aby zawody „Skrzydlatej" były odskocznią dla młodych pilotów, pozostała nadal myślą przewodnią w naszej imprezie. Dlatego wprowadziliśmy specjalny, odrębny system kwalifikacji uczestników jeżowskiej II ligi. Nasze tegoroczne zaproszenie na X Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski", które odbędą się w dniach 9—23 sierpnia br., kierujemy do wszystkich pilotów szybowcowych, którzy:

- **w tegorocznej klasyfikacji klubowej całorocznych zawodów szybowcowych będą zajmowali najlepsze miejsce w dniu 15 lipca,**
- **w terminie do 15 lipca br. zdobędą nie mniej niż 6 000 punktów w CZS (memoriale),**
- **do dnia 22 lipca br. zostaną zgłoszeni przez aerokluby macierzyste (tylko jeden pilot z aeroklubu) do redakcji „Skrzydlatej Polski", Warszawa 1, ul. Widok 8 (przy zgłoszeniu konieczne poświadczenie przez szefa wyszkolenia, że pilot zdobył co najmniej 6 000 pkt. w CZS,**
- **posiadają choćby minimalne doświadczenie w lataniu górskim (warunek ten spełnia minimum dwutygodniowy pobyt w szkole w Jeżowie lub Żarze, albo członkostwo klubu położonego w terenie górskim).**

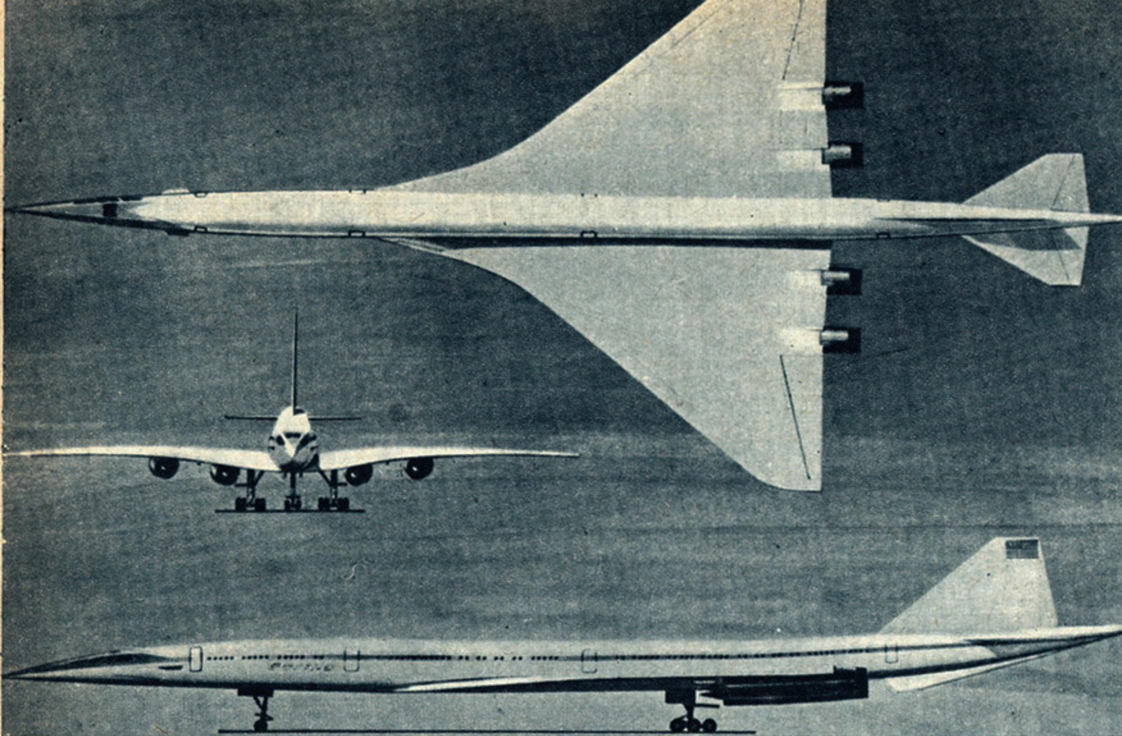
DOTYCHCZASOWI ZDOBYWCY PUCHARÓW „SKRZYDLATEJ POLSKI" W JEŻOWSKICH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH

1961 r. —	Krzysztof TRZPIL (W-wa)
1962 r. —	Stanisław PORĘBSKI (Jel. Góra)
1963 r. —	Andrzej BAŃSKI (W-wa)
1964 r. —	Adam BARYCZA (Toruń)
1965 r. —	Wojciech PLUCIŃSKI (Szczecin)
1966 r. —	Bronisław CZAPSKI (Jel. Góra)
1967 r. —	Andrzej FURMAŃSKI (Nowy Sącz)
1968 r. —	Marian NOWAK (Lublin)
1969 r. —	Stanisław WITEK (Wrocław)
1970 r. —	? ? ?

Jak zawsze gospodarze JZS zapewniają wszystkim uczestnikom bezpłatne wyżywienie i zakwaterowanie. Poza klubami położonymi na dalekich krańcach Polski, aerokluby desygnują do Jeżowa swojego reprezentanta wraz z szybowcem dowolnego typu. Wyrównanie szans spowodujemy przez wprowadzenie współczynników (określi je wkrótce Komisja Szybowcowa APRL).

Warunki kwalifikacji na X JZS preferują tych pilotów, którzy natychmiast z wiosną rozpoczną ostry trening. Bezwzględnie więc trzeba rozpocząć walkę o punkty. Kolejny, dziesiąty już puchar „Skrzydlatej" — czeka! Dodajmy, że tegoroczne nasze zawody będą związane z innymi jubileuszowymi wydarzeniami w życiu „Skrzydlatej Polski". W tym roku mija bowiem 25 lat, jak działamy w Polsce Ludowej, a w sierpniu br. wydamy numer naszego lotniczego pisma z kolejną liczbą 1 000!

(pom)



Czy takimi samolotami latać będziemy w 2000 roku? Na zdjęciu: Naddźwiękowy Boeing 2207-300, którego prototyp ma wznieść się w powietrze w 1972 r. Przewidywana prędkość — ok. 2 900 km/h.

TRANSPORT LOTNICZY ROKU 2000

WRAZ ze zwiększeniem się liczby ludności, przechodzeniem na postępowe metody zagospodarowania oraz bogaceniem się poszczególnych państw — szybko wzrastają potrzeby transportowe, w tym oczywiście również i na przewozy powietrzne (lotnicze). Szczególnie szybko rozwija się lotniczy transport pasażerski. Jako przykład, w roku 1957 przewieziono w krajach kapitalistycznych samolotami ponad 64 mln pasażerów, a w roku 1967 — już 158 mln pasażerów (w ZSRR w roku 1957 — 12,2 mln, a w roku 1963 — już 42 mln pasażerów). Według ICAO (International Civil Aviation Organisation) do roku 1975 lotnicze przewozy transatlantyckie zwiększą się co najmniej trzykrotnie, a w roku 2000 około 10-krotnie w stosunku do roku 1970.

Bardzo duże szybkości przewozów lotniczych, co najmniej kilkakrotnie większe niż osiągane przez inne rodzaje (środki) transportu, zapewniają samolotom uprzywilejowaną pozycję w obsłudze długich dróg przewozowych. W tym zakresie transport lotniczy rozwija się szczególnie szybko — dzięki wprowadzaniu do eksploatacji odpowiednich samolotów oraz rozbudowie sieci portów lotniczych.

Po prawie 50 latach istnienia transport lotniczy otrzymuje coraz to szybsze i większe samoloty, które dzięki wielokrotnie większej częstotliwości rejsów już obecnie wykonują niekiedy znacznie większą pracę przewozową w zakresie przerzutów pasażerów niż wielkie nowoczesne statki oceaniczne. Dysponując wielkimi samolotami, można już skutecznie współzawodniczyć z transportem morskim, zwłaszcza że i szybkości przewozu mają przeważnie ogromne znaczenie, a pod tym względem samolot w praktyce nie ma konkurentów. Perspektywa 200-minutowej podróży na trasie Paryż — Nowy Jork przestała być utopią fantastów z chwilą wprowadzenia samolotów naddźwiękowych „CONCORDE", posiadających prędkość maksymalną 2500 km/h.

Wprowadzanie do komunikacji lotniczej wielkich i szybkich samolotów powoduje przełom w komunikacji międzykontynentalnej. Najbardziej charakterystyczne dane co do komunikacji przez północny Ocean Atlantycki ilustrują następujące liczby przewiezionych pasażerów drogą morską i powietrzną w latach:

1957 r. drogą morską — 1 300 000; drogą powietrzną — 1 300 000

1967 r. drogą morską — 497 000; drogą powietrzną — 5 480 000

Jak wynika z programów produkcji przodujących wytwórni sprzętu lotniczego, w najbliższej przyszłości oferowane będą coraz szybsze i większe samoloty transportowe o zmiennej geometrii (np. samolot naddźwiękowy BOEING-SST o prędkości 2 900 km/h). Co więcej, plany rozwojowe zakładają dalsze powiększanie zdolności przewozowej samolotów (m. in. poprzez ich wydłużenie i stosowanie wielu pokładów), które będą mogły być wprowadzone do eksploatacji dopiero po kosztownej rozbudowie portów lotniczych.

Najbardziej charakterystycznym trendem w rozwoju statków powietrznych jest zmniejszanie się udziału samolotów tłokowych i turbośmigłowych, z jednoczesnym szybkim zwiększeniem się udziału samolotów turboodrzutowych. Według omawianych prognoz, w roku 2000 około 50% zadań przewozowych będą nadal jeszcze realizować samoloty poddźwiękowe, z tym jednak że samoloty tłokowe zupełnie znikną z przewozów transportowych. W roku 2 000 jako najbardziej przydatne statki powietrzne projektuje się naddźwiękowe samoloty—giganty 6-silnikowe według specjalnych założeń konstrukcyjnych i eksploatacyjnych. Tego rodzaju samoloty będzie cechować duża pojemność, tj. wynosząca ok. 1 000 miejsc pasażerskich; duży zasięg lotu — ok. 15 000 km oraz naddźwiękowa prędkość — ponad 3 000 km/h.

Jednocześnie do bliskich (krótkich) przewozów lotniczych w relacjach o dużym natężeniu ruchu projektuje się różnego rodzaju niewielkie lub średnie samoloty, np. TU-124, TU-134, BOEING-727, BOEING-737, DH-121, CARAVELLE-10, BAC-111 i inne, które cechuje pojemność do 300 miejsc, stosunkowo niewielki zasięg, umiarkowana prędkość podróżna oraz krótki start (rozbieg) i lądowanie (dobieg). Typowym reprezentantem tej kategorii samolotów będą tzw. aerobusy. Np. aerobus A-300, zaprojektowany wspólnie przez Wielką Brytanię, Francję i NRF, będzie budowany w trzech różnych wersjach: ekonomicznej (300 miejsc), turystycznej (267 miejsc) oraz turystyczno-komfortowej (229 miejsc, w tym część pierwszej klasy). Próby prototypu A-300 mają być ukończone w roku 1971.

Uwzględniając prognozę transportu lotniczego, dochodzimy do wniosku, że praca przewozowa wszystkich samolotów cywilnych w roku 2 000 będzie kształtować się na poziomie ok. 3 000 miliardów pasażerokilometrów rocznie (w roku 1970 planuje się 300 miliardów pasażerokilometrów).

Odrębny problem o doniosłym znaczeniu dla prognozy transportu lotniczego stanowi konieczność gruntownej modernizacji i rozbudowy istniejących już portów lotniczych oraz budowy nowych lotnisk o odpowiedniej lokalizacji i charakterystyce. Współczesne porty lotnicze nie nadają się do przejmowania projektowanych samolotów-gigantów o ciężarze całkowitym ok. 500 ton i długości statku powietrznego ponad 100 m (np. pasażerski odrzutowiec naddźwiękowy BOEING-SST będzie posiadał ciężar całkowity ponad 300 ton, długość — 92 m). Już obecnie ocenia się, że jedno z lotnisk Paryża trzeba przystosować do przyjmowania w roku 1971 codziennie co najmniej 16 samolotów BOEING-747 a w roku 1976 — co najmniej 42 samolotów BOEING-747 oraz dodatkowo 18 samolotów BOEING-SST.

Duży problem stanowi również czas przeładunku samolotów-gigantów. Można z góry przewidzieć, że jedynym rozwiązaniem będzie zredukowanie do minimum wszelkich formalności związanych z przelotem i odlotem pasażerów oraz opracowanie zupełnie nowej technologii ruchu i obsługi pasażerskiej, głównie zaś w zakresie dowozu (i odwozu) pasażerów do lotnisk oraz odprawy podróżujących samolotami. Celem sprawnego za- i wyładowania pasażerów projekje się w samolotach-gigantach kilkadziesiąt drzwi wejściowych i wyjściowych, uwzględniając ruch jednokierunkowy.

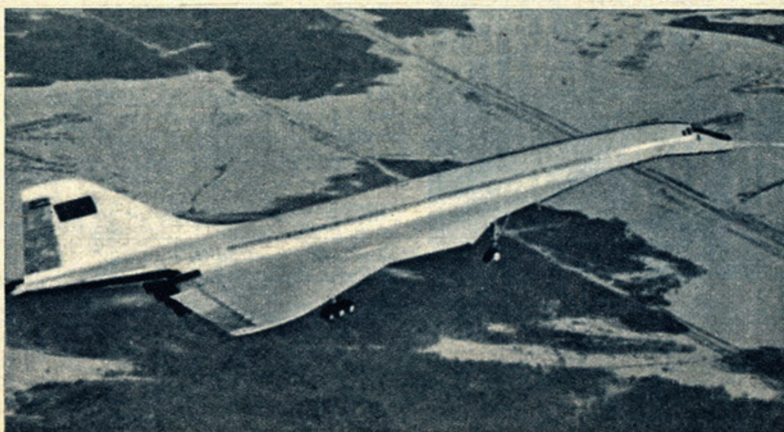
Ponadto wskutek wejścia do eksploatacji wielkich samolotów-gigantów poddźwiękowych i naddźwiękowych wyłonią się całkiem nowe problemy i trudności w zakresie nawigacji i bezpieczeństwa przewozów lotniczych. Zwiększenie prędkości lotu i zapewnienie bezpieczeństwa oraz natężenie ruchu lotniczego zmusza z kolei do wprowadzania bezwładnościowego systemu sterowania, zapożyczonego z techniki rakietowej. Uwolni to załogi dużych samolotów od licznych czynności, które będą wykonywane przez zdwojone automaty. Swego rodzaju nowością będzie system lotu i lądowania automatycznego — m. in. poprzez włączanie autopilota w podwójnym systemie, który samoczynnie, zgodnie z zaprogramowaniem, będzie wykonywał poszczególne operacje, w szczególności w zakresie lotu, lądowania i zabezpieczenia przeciwawaryjnego.

Osiągnięcia w budowie wielkich samolotów poddźwiękowych i naddźwiękowych oraz aerobusów są możliwe dzięki nieustannemu doskonaleniu elektroniki oraz silników turbinowych, a także opracowywaniu nowych konstrukcji samolotów i zwiększaniu mocy ich silników

JAN LASOŃ

Poniżej z lewej: Jednoczesna podróż kilkuset pasażerów na pokładzie samolotu około- lub naddźwiękowego, to wizja transportu lotniczego najbliższych lat. Poniżej z prawej: Pierwszym naddźwiękowym samolotem pasażerskim jest radziecki Tu-144. Już wkrótce ma on wejść do eksploatacji na liniach „Aeroflotu". Jego prędkość — 2 500 km/h.





LENIN A LOTNICTWO



WSZYSCY ludzie w Polsce przygotowują się do uczczenia wielkiej daty historycznej — 100-lecia urodzin Włodzimierza Lenina.

Z imieniem W. Lenina nierozerwalnie związana jest organizacja Armii Radzieckiej, cała jej bohaterska historia.

Jedną z wielkich zasług W. Lenina jest naukowe uzasadnienie konieczności zbrojnej obrony ojczyzny socjalizmu.

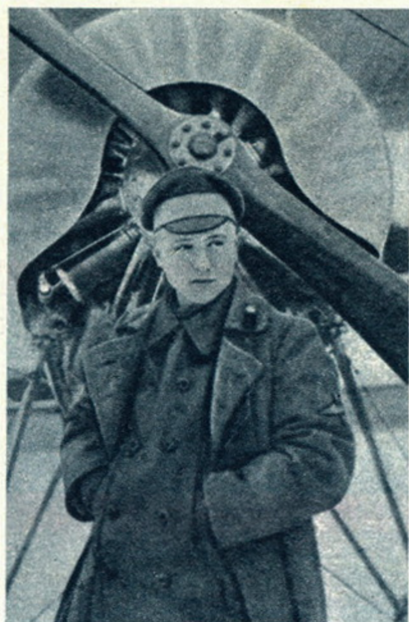
Do obrony zdobyczy Wielkiego Października trzeba było utworzyć nową armię, zdolną do walki w interesach mas pracujących. Powołanie armii dyktatury proletariatu było zupełnie nową sprawą. W. Lenin był pierwszy wśród marksistów, który teoretycznie uzasadniał konieczność utworzenia regularnej, kadrowej armii, bez której nie można było zwalczyć kontrrewolucji i obcej interwencji.

Historyczną zasługą W. Lenina jest opracowanie głównych zasad budowy radzieckiej ekonomiki wojennej oraz organizacji wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki wojennej. Wszystkie problemy związane z tworzeniem sił zbrojnych, ich wyposażeniem, wyszkoleniem, wychowaniem i zaopatrzeniem oraz wszystkie plany strategiczne w trudnych latach wojny domowej były opracowywane i realizowane pod kierownictwem Lenina, na podstawie jego idei, propozycji i wskazówek. Włodzimierz Lenin patronował także rodzącym się radzieckim siłom powietrznym.

Problemami lotnictwa i lotów w ogóle interesował się Włodzimierz Lenin jeszcze na wiele lat przed wybuchem Wielkiej Rewolucji Październikowej. Na przykład na początku 1914 r. w projekcie wystąpienia delegata bolszewickiego w Dumie, G. Piotrowskiego, Włodzimierz Lenin scharakteryzował rozwój lotnictwa jako nadejście „ery samolotów". W znanym opracowaniu „Krach II Międzynarodówki" i „Socjalizm a wojna" W. Lenin zwracał uwagę na to, że lotnictwo odgrywa ważną rolę w zapewnieniu armii manewrowości i elastyczności. W walce wojska lądowe wspierane przez lotnictwo mogą zwiększyć głębokość swego oddziaływania na nieprzyjaciela o dziesiątki kilometrów.

„Dziś ich czołowe oddziały — pisał W. Lenin — zakopują miny w ziemię, jutro będą posuwać się do przodu na kilkadziesiąt kilometrów na podstawie meldunków pilota. To się nazywa organizacja, gdy w imię jednego celu pod wpływem działania jednej woli miliony ludzi zmieniają formę swojej wspólnoty i swego działania, zmieniają miejsce i sposoby swego działania, zmieniają broń zgodnie ze zmieniającą się sytuacją i potrzebami walki".*

25 października (7 listopada) 1917 roku w Rosji zwyciężyła Wielka Październikowa Rewolucja Socjalistyczna. Rząd radziecki od pierwszych dni jego zorganizowania stanął wobec ogromnych zadań. Trzeba było umocnić zwycięstwo Października, obezwładnić wściekły opór klasy wyzyskiwaczy, złamać opór burżuazji i rozpocząć budowę nowego, socjalistycznego państwa. W okresie tym z całą siłą ujawnił się geniusz Lenina jako państwowego działacza nowego typu, jako wybitnego organizatora i dowódcy obrony Kraju Rad. Już w pierwszych dniach po zwycięstwie Rewolucji Październikowej Komitet Centralny partii, a na jego czele Włodzimierz Lenin, rozwinęli ogromną działalność, mającą na celu obronę młodego państwa socjalistycznego przed siłami kontrrewolucyjnymi Kiereńskiego i generała kozackiego Krasnowa, którzy zdobyli Gatczynę i Carskoje Sieło, kierując się do Piotrogrodu.



Bohater wojny domowej B. Kudryn. Był pilotem grupy lotniczej specjalnego przeznaczenia, utworzonej z polecenia W. Lenina.

W nocy 28 października 1917 roku W. Lenin przybył do sztabu Okręgu Wojennego w Piotrogrodzie, skąd bezpośrednio kierował walką z wrogami rewolucji.

„Towarzysz Lenin — pisał w swoich wspomnieniach H. Podwojski — z wyjątkowym napięciem śledzący sukcesy Kiereńskiego i przebieg kontrrewolucji białogwardzistów, oczywiście najrealniej ocenił naszą krytyczną sytuację na pozycjach... Lenin co pięć — dziesięć minut kierował do mnie kogoś do pomocy: pracowników zaopatrzenia, pilotów, agitatorów. Stopniowo wnikał w istotę spraw, wydając bezpośrednie polecenia poszczególnym towarzyszom".

Wówczas to Włodzimierz Lenin wydał decyzję o zgrupowaniu oddziału lotniczego na lotnisku korpuśnym pod Piotrogrodem, w celu użycia samolotów przeciwko wojskom kontrrewolucjonistów. Zgodnie z tym poleceniem 29 października 1917 roku wydano rozkaz, w którym między innymi była mowa:

„...oddziały lotnicze przygotowują do działań bojowych wszystkie samoloty. Cztery samoloty o świcie mają być na lotnisku korpuśnym i czekać rozkazów..."

W tych pamiętnych dniach nastąpiło spotkanie W. Lenina z pilotem A. Tumańskim. A oto krótka historia tego wydarzenia.

Po zwycięstwie rewolucji proletariackiej były oficer carskiej armii A. Tumański od razu przeszedł na stronę bolszewików. Wkrótce został on wybrany do komitetu, który kierował działaniami oddziału lotniczego. Oddział ten, wspierając mińskich czerwonogwardzistów, zużył cały zapas bomb lotniczych. Wówczas Tumański otrzymał od dowódcy pakiet z dokumentami skierowany do Włodzimierza Lenina, wraz z krótkim poleceniem: Jedźcie do Piotrogrodu do towarzysza Lenina, on nam udzieli pomocy. Innego wyjścia nie ma. Po upływie krótkiego czasu delegat przybył do Smolnego Tumańskiego wprowadzono do pokoju na drugim piętrze. Gdy wyszedł towarzysz Lenin, pilot podniósł rękę do czapki i chciał złożyć raport kierownikowi władzy radzieckiej o celu swego przybycia. Jednakże Włodzimierz Lenin z uśmiechem wziął go za rękę i zaczął zadawać pytania. Lenina interesowały uwagi pilota o samolotach produkcji krajowej i zagranicznej, o nastrojach wśród personelu latającego, o sprzęcie lotniczym oddziału, o stanie umundurowania i wyżywienia pilotów. Pytał o to, jak piloci latali na froncie niemieckim i jak obecnie walczą przeciwko wrogom władzy radzieckiej. Gdy Lenin usłyszał, że obecnie piloci latają na małej wysokości, aby pomyłkowo nie zaatakować własnych wojsk, szybko spytał: **„Czy to nie jest zbyt ryzykowne? Czy z tego powodu nie ponosicie ofiar?"**

Na zakończenie rozmowy, która trwała około piętnastu minut, W. Lenin powiedział A. Tumańskiemu, że wyda polecenie zaopatrzenia grupy lotniczej w bomby i w miarę możliwości we wszystko co jest niezbędne do prowadzenia dalszej walki.

Z polecenia Włodzimierza Lenina zorganizowano pierwsze dowództwo lotnictwa — Biuro Komisarzy Lotniczych. Sztab tego Biura natychmiast przystąpił do zabezpieczenia sprzętu lotniczego i formowania oddziałów lotniczych.

W tym pierwszym radzieckim sztabie lotniczym pod koniec 1917 r. rozwiązywano problemy z zakresu formowania oddziałów lotniczych i wykorzystania ich w walce.

W toku organizowania nowych oddziałów lotniczych napotykano szereg trudności. Wiązały się one z rozformowaniem i reorganizacją jednostek lotniczych armii carskiej. Niejednokrotnie dochodziło do otwartych buntów byłych oficerów pilotów, którzy nie chcieli przekazać sprzętu.

Wyjątkową rolę w działalności pierwszych oddziałów lotniczych odegrały komitety wojenno-rewolucyjne, które na miejscu kompletowały oddziały personelu latającego i technicznego, oczyszczały je z elementów kontrrewolucyjnych, zaprowadzały porządek i dyscyplinę.

(c. d. n.)

Opracował: J. K.

Lenin na Chodyńskim Polu, podczas parady radzieckiego lotnictwa wojskowego w dniu 1 maja 1918 r. Obraz pędzla znanego malarza M. B. Grekowa.



* „Awiacja i Kosmonawtika" nr 8/69 r.

„WILGA" NA NARTACH



Słońce, śnieg i „Wilga". Dodanie nart rozszerzyło i tak niemały zakres zastosowań tego sympatycznego samolotu wielozadaniowego

W tegoroczne zimowe dni, gdy z pasów startowych lotniska Warszawa-Okęcie z trudem usuwano grube i wysokie zaspy śniegu, można było dostrzec obok na polu wzlotów swobodnie manewrujący i startujący mały samolot wyposażony w narty. Był to polski samolot PZL-104 „Wilga-35", poddawany zimowej próbie sprawności.

Warto przypomnieć, że wiele miesięcy upłynęło już od dnia, kiedy to na XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie (w czerwcu 1968 roku) polski przemysł lotniczy zaprezentował nową rozwojową wersję samolotu PZL-104 oznaczoną „Wilga-35". Wtedy właśnie samolot ten rozpoczynał surowe i długotrwałe próby eksploatacyjno-doświadczalne, które miały potwierdzić celowość przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych oraz technologicznych, stwierdzić jakość produkcji, a także określić żywotność eksploatacyjną płatowca. Po pomyślnym zakończeniu i ostatecznym dopracowaniu konstrukcji samolot wszedł do produkcji seryjnej i jest budowany dla potrzeb APRL oraz na eksport.

Seryjny samolot PZL-104 „Wilga-35" stanowi rozwojową wersję samolotu „Wilga-3". Wprowadzone zmiany konstrukcyjne objęły głównie dolną i tylną część kadłuba, wnętrze kabiny i podwozie. Dopracowane też zostało wyposażenie zespołu napędowego.

W celu umożliwienia stosowania samolotu w pełnym zakresie warunków zimowej eksploatacji i w zróżnicowanym terenie, samolot „Wilga-35" otrzymał proste i lekkie narty, opuszczane pneumatycznie i zawieszone wspólnie z kołami, projektu inż. T. Zwanickiego.

DANE TECHNICZNE

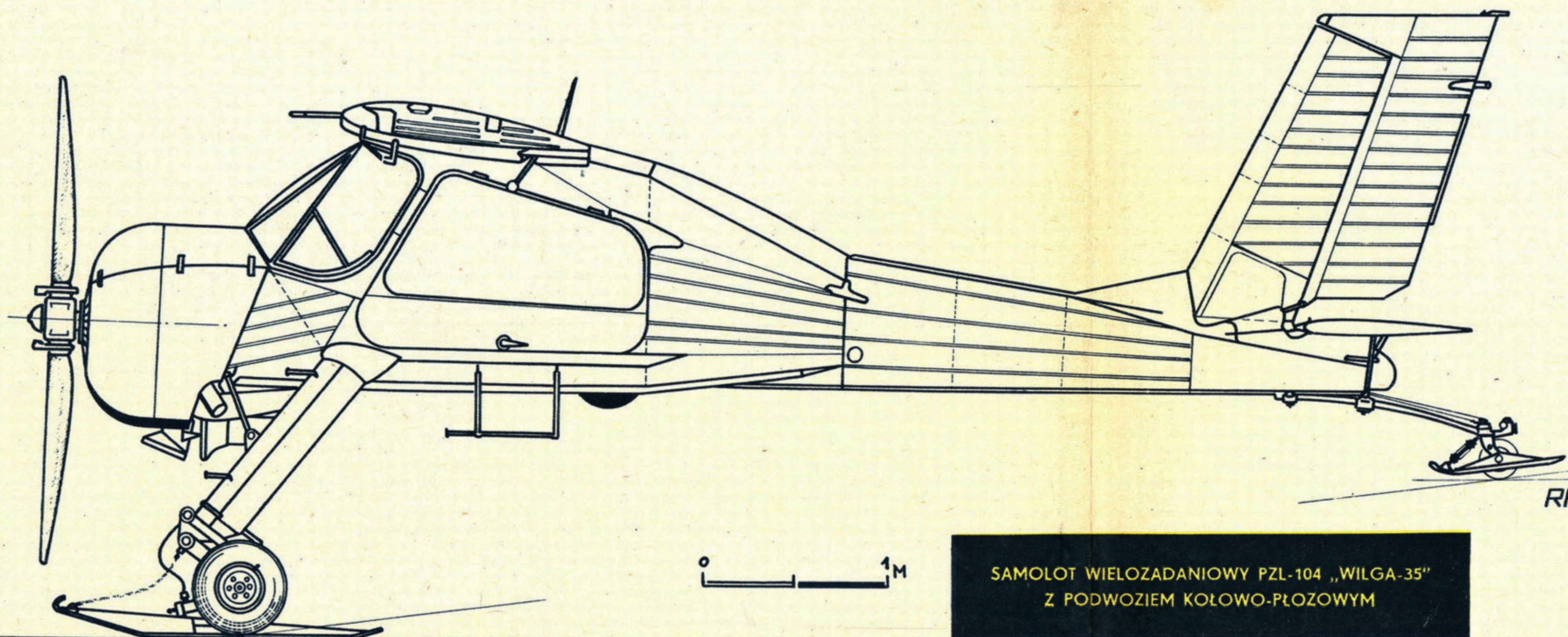
Wymiary: Rozpiętość — 11,12 m, długość — 8,10 m, wysokość — 2,94 m, pow. nośna — 15,40 m².

Ciężary: Ciężar własny — 827 kG, ciężar (z ARK-9) — 846 kG, ciężar całkowity — 1 230 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 193 km/h prędkość przelotowa — 173 km/h, prędkość min. (klapy 0°) — 105 km/h, prędkość min. (klapy 21°) — 92 km/h, prędkość min. (klapy 44°) — 84 km/h, wznoszenie — 6,3 m/s, pułap — 4 580 m, zasięg — 680 km.

RYSZARD KACZKOWSKI
Zdjęcia: **WŁADYSŁAW MIKODA**





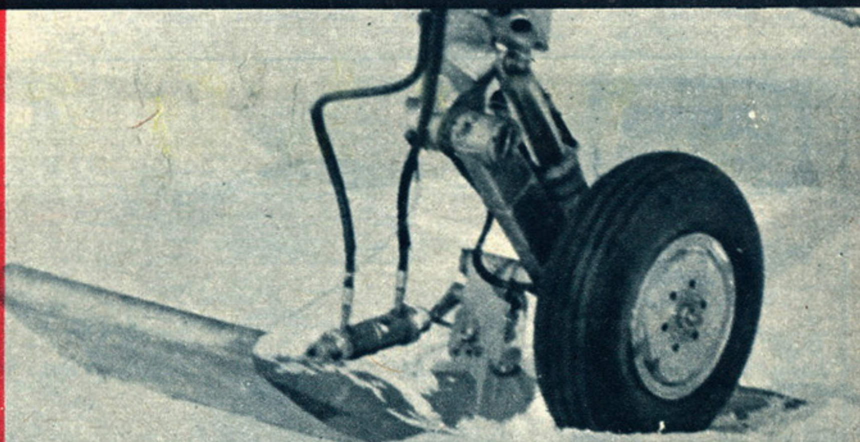
SAMOLOT WIELOZADANIOWY PZL-104 „WILGA-35"
Z PODWOZIEM KOŁOWO-PŁOZOWYM



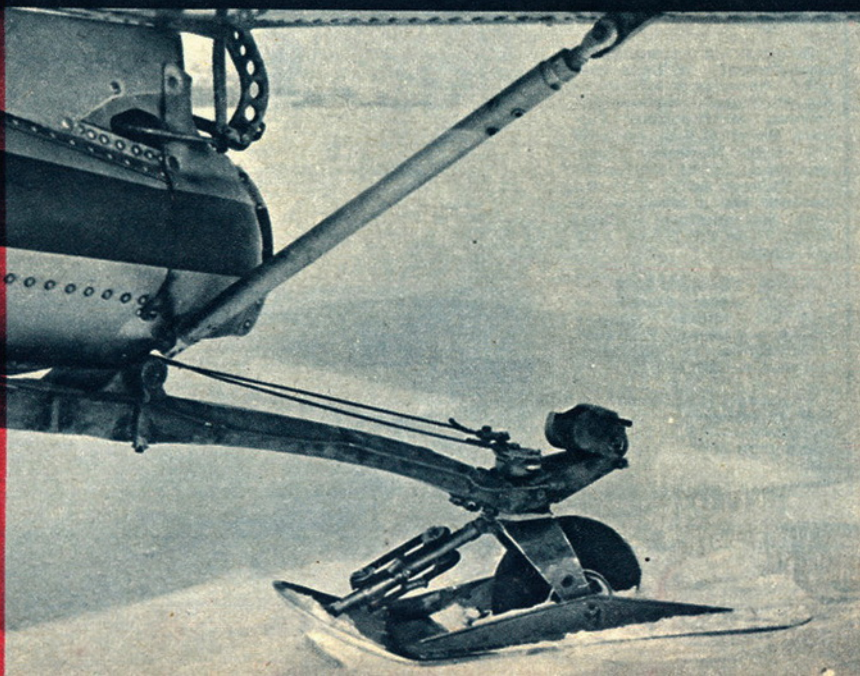
W locie



Na rozbiegu



Narty: przednia i tylna (poniżej)



SPORT SPADOCHRONOWY

● **Prezydium** Federacji Sportu Spadochronowego ZSRR opublikowało listę dziesięciu najlepszych spadochroniarzy i dziesięciu najlepszych spadochroniarek Związku Radzieckiego w roku 1969. Pod uwagę brano wyniki osiągane na zawodach międzynarodowych i mistrzostwach ZSRR. Najlepsi spadochroniarze: W. Krestiannikow, A. Osipow, W. Gurnyj, Ł. Jaczmieniew, B. Leonow, E. Gładiłow, W. Maszczenko, W. Pieńkow, W. Kudrewatych i W. Szarabanow. Najlepsze spadochroniarki: T. Wojnowa, T. Morozyczewa, W. Zakorecka, N. Lamberg, Ł. Jeremina, A. Chmielnicka, Ł. Prusowa, Ł. Mitianienko, T. Kuwykina i T. Kosowska.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Na jednosilnikowym** turbośmigłowym samolocie „Turbo-Porter" PC 6/B1-H2 szwajcarski pilot Dieter Schmitt przeleciał olbrzymią trasę ze Szwajcarii do Australii, długości 20 tysięcy km.

● **17 zawodników** i 5 zawodniczek uczestniczyło w VII mistrzostwach Czechosłowacji w akrobacji samolotowej. Zwyciężyli: wśród mężczyzn — Jiri Kobrle, wśród kobiet — Eva Kaprasova.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **Złote** medale za ustanowienie rekordów międzynarodowych na śmigłowcu W-12 otrzymała niedawno jego załoga w składzie: pierwszy pilot W. Kołoszenko, drugi pilot Ł. Własow, nawigator W. Żurawlew, inżynier pokładowy W. Barczenkow radiooperator S. Rybałko i elektryk A. Kriuczkow. Oprócz tego W. Kołoszenko otrzymał tytuł mistrza sportu ZSRR klasy międzynarodowej. Taki sam tytuł przyznany został najstarszemu w ZSRR pilotowi śmigłowcowemu, wielokrotnemu rekordziście międzynarodowemu R. Kaprelianowi.

POLONICA

● **Miesięcznik** „Flieger Revue" — NRD (nr 2/1970) zamieścił wiadomość o objęciu funkcji prezesa Aeroklubu PRL przez gen. bryg. Władysława Jagiełłę, podkreślając jego udział w ruchu oporu przeciwko hitlerowcom w czasie okupacji oraz w Powstaniu Warszawskim.

★

Donosząc w tym samym numerze o mistrzostwach szybowcowych Jugosławii — 1969, „Flieger - Revue" szczególnie podkreśla zajęcie pierwszego i drugiego miejsca w klasyfikacji końcowej przez polskich pilotów Jerzego Adamka i Henryka Muszczyńskiego, którzy wygrali prawie wszystkie konkurencje.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Prezydent** USA Nixon powziął postanowienie o dostawach dla Izraela nowej partii uzbrojenia, w tym myśliwców bombardujących „Phantom" i „Skyhawk". Samoloty „Phantom", w ilości 25 sztuk, mają być dostarczone od czerwca br. Jak wiadomo, USA prawie zakończyły już dostawę dla Izraela 50 „Phantomów". sprzedanych uprzednio Izraelowi. Samoloty te szeroko wykorzystywane są do pirackich nalotów na terytorium Zjednoczonej Republiki Arabskiej.

● **Francuskie** samoloty „Mirage" robią nieprzeciętną karierę. Po sprzedaży przez rząd francuski 100 „Mirage" Libii, zainteresowała się tym samolotem Hiszpania, która pragnie nabyć 36 sztuk „Mirage III E", Grecja, która zamierza montować „Mirage" w zakładach pod Atenami oraz Włochy, które wytypowały sobie partie „Mirage F—1". Ogółem Francja dostarczy zainteresowanym krajom niemal 1 000 samolotów „Mirage" różnych wersji.

● **Pierwszym** zagranicznym nabywcą brytyjskich samolotów pionowego startu Hawker Siddeley „Harrier" (w służbie RAF od kwietnia ub. r., jako wielozadaniowe samoloty taktyczne) są Stany Zjednoczone. Zakupiły one 12 tego typu maszyn. Niezależnie od tego, w zakładach Mc Donnell Douglas w St. Louis (USA) samoloty „Harrier" produkowane beda licencyjnie.

● **Źródła** amerykańskie podają, że w Laosie siły zbrojne USA tracą tygodniowo przeciętnie 5 samolotów wskutek działalności laotańskiej obrony przeciwlotniczej. Od listopada 1968 roku USA straciły w Laosie co najmniej 150 pilotów i 300 samolotów.

● **Samoloty** transportowe C—5 A „Galaxy" (USA) otrzymały w styczniu br. zakaz wykonywania lotów. Powodem jest wykrycie usterki w konstrukcji skrzydeł.

PRZEMYSŁ

● **Od dnia** 1 stycznia br. trzy francuskie przedsiębiorstwa: Sud—Aviation, Nord — Aviation i SEREB działają po dokonanej fuzji jako SNIAS (Societe Nationale Industrielle Aerospatiale). Nowe przedsiębiorstwo produkcji sprzętu lotniczego i astronautycznego zatrudnia w sumie 42 tysiące osób.

ZWIASTUN ERY ODRZUTOWCÓW

Radziecka prasa przypomina w licznych publikacjach o 30 rocznicy lotu pierwszego radzieckiego rakietoplanu.

W dniu 28 lutego 1940 roku rakietoplan RP—318—1, skonstruowany w zespole kierowanym przez sławnego później konstruktora rakiet Siergieja Korolewa, odbył pierwszy lot. Pilotem był znany wówczas oblatywacz Władymir Fiodorow.

Rakietoplan, opracowywany przez niemal trzy lata, powstał z konstrukcyjnego połączenia szybowca SK—9 z silnikiem rakietowym o ciągu 150 kG. Rozpiętość maszyny wynosiła 17 m, ciężar całkowity 700 kG, z czego 75 kG przypadło na paliwo. Paliwa starczało na 100 sekund pracy silnika.

RP—318—1, wyholowany na wysokość 2 800 m, odczepił się od samolotu i rozpoczął samodzielny lot. Pilot w chwilę po odczepieniu uruchomił rakietowy silnik. Rakietoplan z wielką prędkością począł się oddalać od samolotu. Ogólny czas pracy silnika wyniósł aż 110 sekund.

W dwa lata po tym locie — wzniósł się w powietrze pierwszy radziecki myśliwiec rakietowy BI—1, pilotowany przez G. J. Bachcziwandziego. BI—1 zbudowany był w zespole konstruktorskim W. Bołchowitinowa. Ścieżki do tego lotu utorował jednak dwa lata wcześniej rakietoplan Siergieja Korolewa. (z)

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

■ W styczniu br. francuski pilot Jean Dazin, mając pasażera, angielskiego szybownika A. Warmingera, pobił w Afryce Płd. rekord swojego kraju na trójkącie 300 km na szybowcu dwumiejscowym Schweizer 2—32. Wynik — 79,5 km/h.

■ Szybownicy francuscy organizują wielką akcję pod hasłem „Operacja — ekipa Francji". Jak łatwo się domyślić, operacja ta ma na celu przygotowanie ekipy na mistrzostwa świata w Marfie. Francję będą tam reprezentować — Camille Labar i Michel Mercier w klasie otwartej oraz Jacques Mattern i Jean-Claude Gombert w klasie standard. Na pilota rezerwowego został wyznaczony Jean-Claude Cartry. Kapitanem zespołu będzie znany u nas Rene Hensen, który kierował również reprezentacją Francji w Lesznie w 1968 r. Piloci nie zdecydowali się jeszcze, jakie wybiorą szybowce. Możliwości mają następujące: „Phoebus C", „Cirrus", „Edelweiss IV", WA-26 „Squale" i „Libelle-Standard". W grę wchodzą również AS-W 12 i LS-1. Zasadniczym problemem dla ekipy francuskiej są koszty związane z wyjazdem. Planowana jest zbiórka funduszów na ten cel od sympatyków szybownictwa.



SAUNDERS ROE SR A1 MYŚLIWSKA ŁÓDŹ LATAJĄCA

SAMOLOT Saunders Roe SR. A1 — to pierwszy i jedyny wodnosamolot myśliwski w układzie latającej łodzi.

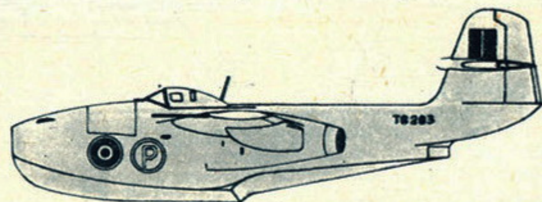
Prace nad tym samolotem zaczęła wytwórnia Saunders Roe Ltd. w ostatnich dniach II wojny światowej. Według specyfikacji E6/44 miała to być jednomiejscowa, dwusilnikowa myśliwska łódź latająca. Konstrukcja, w związku z szalonym rozwojem lotnictwa, nie miała przed sobą zbyt wielkiej przyszłości i w rezultacie wytwórnia poprzestała na zbudowaniu trzech prototypów.

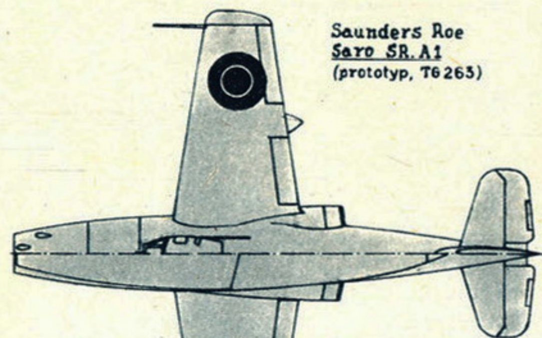
Pierwszy z prototypów wystartował 16 lipca 1947 roku. Napędzany był dwoma silnikami turboodrzutowymi Metropolitan Vickers Beryl M.V.B. po 1 470 kG ciągu. Następny prototyp miał silniki Metropolitan Vickers Beryl M.V. B.2 po 1 580 kG, a trzeci — silniki Metropolitan Vickers Beryl 1 (M.V.B.2) po 1 740 kG ciągu.

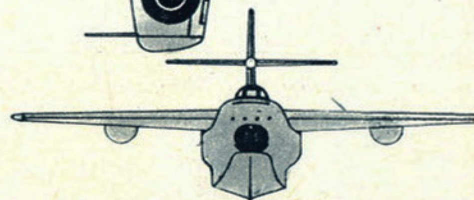
DANE TECHNICZNE. — Ciężary: ciężar własny — 5 070 kG, ciężar maksymalny — 7 320 kG. Prędkość maksymalna z silnikiem Beryl—1 — 826 km/h.

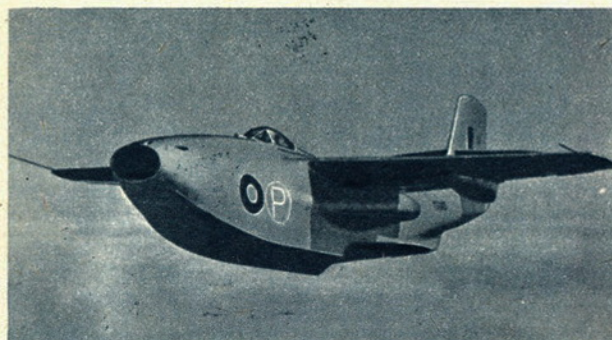
Wymiary: Rozpiętość — 14,02 m, długość — 15,24 m, wysokość — 5,10 m, powierzchnia nośna — 38,56 m².

ADAM JOŃCA











Studenci Wyższej Szkoły Mechanizacji Rolnictwa w Nyiregyháza podczas lotów szykiem.

WĘGIERSKI EKSPERYMENT

JUŻ drugi rok trwa na Węgrzech bardzo interesujący eksperyment, który może być mocnym argumentem dla zwolenników założenia w Polsce cywilnej szkoły pilotów zawodowych. Otóż, począwszy od roku akademickiego 1968/1969, Wyższa Szkoła Mechanizacji Rolnictwa (Felsöfoku Mezögazdasagi Technikum) w Nyiregyhaza na jednym ze swych wydziałów kształci inżynierów mechanizacji rolnictwa z uprawnieniami pilotów zawodowych.

Studia i szkolenie lotnicze trwają łącznie 3 lata. Na studia przyjmowani są młodzi, w wieku ok. 18 lat, piloci szybowcowi ze świadectwami dojrzałości. Praktyczne szkolenie lotnicze odbywa się na samolotach Zlin 326 „Trener Master". Dalszy etap szkolenia lotniczego, mający na celu przygotowanie studentów do pracy w charakterze pilotów rolniczych, odbywa się na samolotach PZL-101 „Gawron".

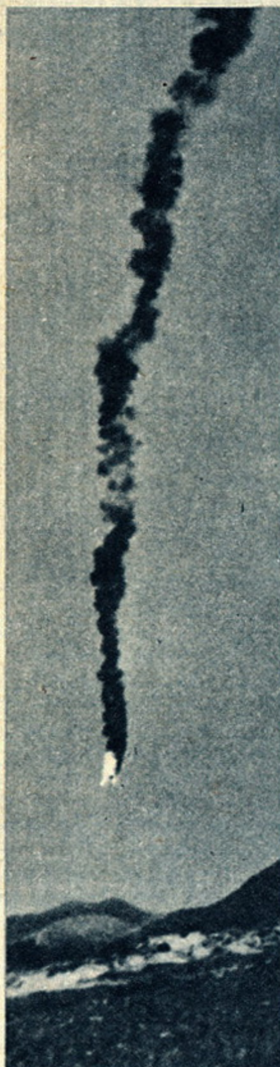
Celem szkoły, podległej Ministerstwu Rolnictwa, jest bowiem przygotowanie wysoko kwalifikowanych specjalistów oraz w pełni wyszkolonych pilotów, zdolnych do podjęcia samodzielnej pracy w zakresie świadczenia usług dla rolnictwa. Ważny jest przy tym wiek absolwentów, który w zasadzie powinien wynosić ok. 21—22 lata.

Dodać warto, że szkoła posiada własne samoloty, m. in. specjalnie w tym celu zakupione Zliny 326, w ilości około 10 sztuk. Szefem wyszkolenia szkoły jest dobrze znany w Polsce, wielokrotny reprezentant swego kraju w szybownictwie, instr. pil. Gabor Kotras. Wśród instruktorów jest również znany instr. pil. Ferenc Baranyai (obaj z lotnictwa sportowego).

Szkoła cieszy się wielkim zainteresowaniem wśród młodych szybowników. Niestety, ilość miejsc jest ograniczona, wynosi ona bowiem ok. 35 rocznie. Na eksperyment Ministerstwa Rolnictwa w Nyiregyhaza zazdrosnym okiem spoglądają rozwijające swoje skrzydła węgierskie linie lotnicze „Malev", dla których dopływ młodych, w pełni wyszkolonych pilotów jest niebagatelną sprawą.

(kh)

BOHATERSCY PILOCI WALCZĄCEGO WIETNAMU







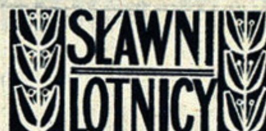


W jednostkach lotniczych armii Demokratycznej Republiki Wietnamu służy wielu dzielnych pilotów. Jednym z nich jest kapitan Nguyen Van Coc, który zestrzelił 9 samolotów amerykańskich. Za swe czyny bojowe Nguyen Van Coc otrzymał tytuł Bohatera Wietnamskiej Armii Ludowej, pięć orderów Za Zasługi Wojenne i dziewięć innych odznaczeń wręczonych mu przez prezydenta Ho Szi Minha.

W okresie od 5 sierpnia 1964 do 5 sierpnia 1969 roku lotnictwo amerykańskie straciło nad Wietnamem północnym 3 316 samolotów 49 typów, w tym najnowsze F-111A.

Na zdjęciach — z lewej: Zestrzelony w walce powietrznej samolot amerykański spada w płomieniach na ziemię. Z prawej: Kapitan Nguyen Van Coc pokazuje matce swój samolot. Obok: Przed startem do lotu bojowego. Wyżej: Koledzy z jednostki myśliwskiej kapitana Nguyen Van Coca.

Zdjęcia: „Vietnam"



SŁAWNI LOTNICY

Marcel Brindejonc de Moulinais

Popularny pilot francuski lat dziesiątych Marcel Brindejonc de Moulinais urodził się w 1892 roku, w miejscowości Pierin. Już w latach młodzieńczych interesował się techniką i różnego rodzaju maszynami. Ciekawiły go silniki parowe i spalinowe. Przeczytał wiele książek o podróżach powietrznych, a przede wszystkim opracowań dotyczących lotów balonami wolnymi, jak również prób, mających na celu budowę aparatów latających. Marcel Brindejonc de Moulinais żywo ciekawił się ówczesnymi samochodami, a gdy pojawiły się pierwsze samoloty, również jako jeden z pierwszych uzyskał uprawnienia pilota.

Młody, przystojny, pełen temperamentu, swymi wspaniałymi popisami lotniczymi nie tylko zachwycał zebraną na pokazach publiczność, ale podbił też wiele serc niewieścich. Wiele dreszczyków emocji przeżywali jego wielbiciele, bowiem popisy cyrkowe dokonywane na samolocie typu Morane, który pilotował z niezwykłą zręcznością, wzbudzały zarówno entuzjazm, jak i grozę. Z wszystkich, nawet najtrudniejszych figur prezentowanych na pokazach, wychodził szczęśliwie. Po lądowaniu wyskakiwał z kabiny uśmiechnięty i pełen niespożytej energii.

Latem 1913 roku wystartował do długiego przelotu. Wyleciał z lotniska Villacoublay, lądował w Berlinie, potem w Warszawie. Z kolei osiągnął Petersburg, Sztokholm, Kopenhagę i Hagę, by następnie wrócić do Francji. W tym miejscu warto odnotować fakt, że Brindejonc de Moulinais przyleciał do Warszawy (lądował na Polu Mokotowskim wieczorem dnia 10 czerwca 1913 roku), przywożąc na pokładzie swego samolotu kilkadziesiąt egzemplarzy — popularnego dziennika paryskiego „Matin" z 10 czerwca, jak również z tego samego dnia prasę berlińską. W ten sposób dzięki lotnikowi francuskiemu Warszawa po raz pierwszy otrzymała pocztą lotniczą... prasę. Trzeba także dodać, że trasę Paryż — Warszawa (około 1 500 km) pilot pokonał w ciągu 14 godzin.

Z chwilą wybuchu pierwszej Wojny Światowej Marcel Brindejonc de Moulinais zgłosił się ochotniczo do francuskiego lotnictwa wojskowego. Zginął w 1916 roku. Uzyskał wiele odznaczeń. Zaliczony został do pionierów lotnictwa francuskiego. (m)



Astronautyka i technika rakietowa

Jak informuje prasa francuska, w pierwszym kwartale roku 1971 radziecki pojazd rakietowy umieści na orbicie ziemskiej pierwszego satelitę francuskiego w ramach programu „Arcade", opracowanego wspólnie przez uczonych radzieckich i francuskich. Satelita przeznaczony będzie do badania zjawisk zachodzących podczas występowania zorzy polarnej. Następnym satelitą tego programu będzie „Arcade-2", którego termin startu nie został jeszcze opublikowany.

Pierwszym tak zwanym satelitą technologicznym, a więc jakby doświadczalnym, będzie satelita SRET, który zostanie wyrzucony w roku 1971 (w pierwszych dniach stycznia), również przy użyciu rakiety radzieckiej. Współpraca francusko-radziecka w zakresie pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej rozwija się coraz pomyślniej.

★

Japoński pierwszy sztuczny satelita „Osumi" porusza się po orbicie ziemskiej na wysokości 5 164/328 km. Otrzymał on międzynarodowe oznaczenie „1970-11-A", określające sztuczne ciała niebieskie wyrzucone w przestrzeń kosmiczną w danym roku.

★

Dnia 10 lutego z terenu Antarktydy (baza Showa) wyrzucono pierwszą rakietę sondażową produkcji japońskiej. Pierwszą dlatego, iż Japończycy dokonali po raz pierwszy startu z rejonów Antarktydy. Rakieta sondażowa typu S-60 przeznaczona jest do badań zjawisk zorzy polarnej. Badania prowadzone są pod egidą ministerstwa oświaty. Sonda osiągnęła wysokość 65 km. Kąt startu 75 stopni. S-60 zbudowana została przez zespół pracowników uniwersytetu w Tokio. Ma długość całkowitą 4 m i średnicę 10 cm. W roku bieżącym przewidziane są jeszcze dalsze starty rakiet japońskich.

★

19 lutego z terenu ZSRR wyrzucono trzeciego już satelitę telekomunikacyjnego typu „Molnia-1 M". Satelita osiągnął przewidzianą orbitę eliptyczną 39 175/487 km.

★

Astronauci uczestniczący w wyprawie „Apollo-12" podróżują po wielu krajach Europy. Odwiedzili między innymi Rumunię, Portugalię i Luxemburg.

★

Wyprawa „Apollo-14", przewidziana na październik roku bieżącego, ma w programie dostarczenie na Ziemię 50 kg materii księżycowej.

★

Prasa techniczna za granicą sporo miejsca poświęca ostatnio różnym projektom statków kosmicznych tak zwanych „Space Schuttle", czyli statków zdolnych do samodzielnego startu z Ziemi, dokonania podróży w przestrzeń kosmiczną i powrotu na Ziemię przy wykorzystaniu w atmosferze ziemskiej pewnych stałych płaszczyzn nośnych. Istnieje już szereg opracowań takich statków, dokonanych zarówno w Europie jak i USA. Podawany jest nawet termin pierwszego startu doświadczalnego w roku 1975, a zastosowania praktycznego w roku 1978.

★

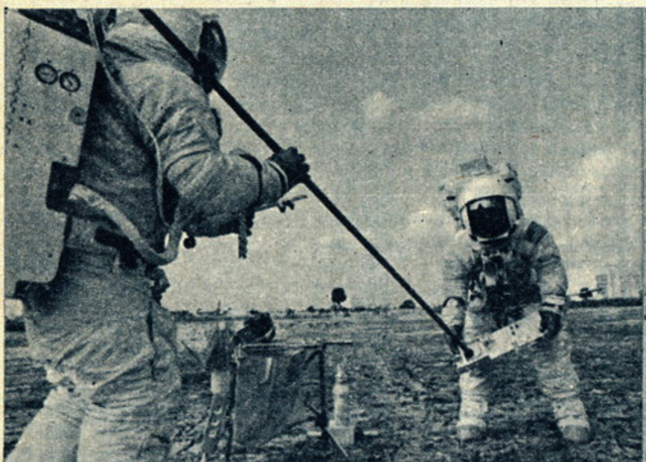
Satelita typu SERT z doświadczalnym silnikiem jonowym umieszczony został na orbicie ziemskiej dnia 3 lutego. Osiągnął wysokość 993 km, poruszając się po orbicie prawie kołowej i okrążając Ziemię w ciągu 105,2 min.

★

Znany z pierwszego oblotu Księżyca astronauta Frank Borman opuścić ma wkrótce szeregi NASA i przejść od 1 lipca br. do pracy cywilnej, zupełnie nie związanej z kosmonautyką.



Jedno z najciekawszych doświadczeń naukowych, świadczących o wielkich możliwościach techniki rakietowej i kosmicznej, przeprowadzono w rezerwacie łosi w Jackson Hole (Wyoming). Jedno ze zwierząt (na zdjęciu powyżej) otrzymało małą aparaturę nadawczo-odbiorczą, zawieszoną wraz z anteną na szyi. Celem eksperymentu było m. in. określenie wędrówki zwierząt i badania biologiczne, które być może przyczynią się do utrzymania ginącego gatunku. Sygnały przekazywane z aparatury, wędrującej wraz ze zwierzęciem, odbierał satelita „Nimbus-3", przekazując z kolei dane do centrum kosmicznego im. Goddarda w stanie Maryland. Uzyskano ciekawe informacje o temperaturze powietrza i ciepłocie ciała zwierzęcia i wiele innych, które niestety nagle zostały przerwane na skutek uszkodzenia jednego z podzespołów. Warto jeszcze podać, że aparatura, którą nosił łoś, zasilana była ogniwami słonecznymi.



Astronauci wyprawy „Apollo-13" pilnie trenują na razie na Ziemi. Oto Fred Haise i James Lovell ustawiają przyrządy pomiarowe, sprawdzając swoje możliwości i działanie wszystkich urządzeń.

W MAJU STARTUJEMY NA ZAWODACH MODELARSKICH SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ

W dniach 30—31 maja br. odbędą się na lotnisku Aeroklubu Białostockiego V z kolei Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielni Mieszkaniowych, o nagrodę przechodnią Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego. Organizatorami zawodów są: Międzyzakładowa Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zachęta” w Białymstoku i Aeroklub Białostocki.

W tym roku zawody zostaną rozegrane w następujących klasach:

1. W klasie modeli „Jaskółka” (ściśle w/g planu) z materiałów krajowych.
2. W klasie modeli szybowców (kl. II) — całkowita powierzchnia nośna — 17 — 18 dm², minimalny ciężar — 216 G.
3. W klasie modeli silnikowych — swobodnych, — pojemność silnika 2,5 cm³, minimalny ciężar całkowity 300 G, maksymalna powierzchnia nośna 25 dm².

W klasie „Jaskółka” uczestniczą modelarze do lat 14, w klasie modeli szybowców (kl. II) do lat 15 i w klasie modeli silnikowych do lat 17.

W zawodach będą brały udział ekipy z Oddziałów Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, wyłonione po eliminacjach wewnętrznych. Każdy Oddział CZSBM może wystawić maksymalnie 3 ekipy 6-osobowe (w każdej klasie po 2 zawodników).

Ekipy zawodników zgłoszą się w dniu 29 maja 1970 r. do godz. 21 na lotnisku Aeroklubu Białostockiego. Zakwaterowanie i wyżywienie uczestników zawodów i kierowników ekip będą zorganizowane na lotnisku. Początek startów w dniu 30 maja o godz. 11, a od 8 do 10 odbędzie się komisyjny przegląd modeli.

Każdy zawodnik ma prawo do wykonania 3 lotów oficjalnych. Czas lotu liczony jest od chwili odczepienia modelu z holu (szybowce) wzgl. wypuszczenia modelu z ręki (modele z napędem silnikowym) do chwili zatrzymania się modelu na ziemi, przeszkodzie lub zniknięciu z pola widzenia.

O miejscu zajętym w klasyfikacji decyduje suma czasów z 3 lotów. Klasyfikacja zespołowa prowadzona będzie w oparciu o sumę punktów zdobytych przez daną ekipę, tj. sześciu zawodników, po dwóch w każdej klasie. Zwycięska ekipa otrzymuje nagrodę przechodnią CZSBM. Trzy pierwsze ekipy w klasyfikacji zespołowej zostaną nagrodzone dyplomami i nagrodami rzeczowymi. Dla trzech pierwszych zawodników każdej klasy przewidziane są indywidualne dyplomy i nagrody rzeczowe. Organizatorzy przewidują ponadto nagrody specjalne za wybitną, sportową postawę i estetyczne wykonanie modeli latających.

Przypominamy, że w ubiegłym roku na IV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających Spółdzielni Mieszkaniowych w Łodzi nagrodę przechodnią — Statuetkę „Ikara” zdobyła ekipa modelarzy Robotniczej Spółdzielni Mieszkaniowej „Lokator” w Łodzi, zdobywając pierwsze miejsce we wszystkich trzech klasach modeli.

Która ekipa w tym roku zdobędzie nagrodę przechodnią zawodów, jeszcze nie wiemy — szanse są jednakowe i w tym przypadku będzie decydować sumienne przygotowanie się poszczególnych zawodników i ekip. Podstawą dobrego przygotowania będzie jakość zaopatrzenia w materiały i akcesoria modelarskie, na co powinni zwrócić uwagę instruktorzy odpowiedzialni za przygotowanie ekip do zawodów.

Organizatorzy informują, że zgodnie z regulaminem zawodów modele „Jaskółka” muszą być wykonane tylko z materiałów krajowych, natomiast modele szybowców kl. II i modele silnikowe mogą być wykonane z materiałów niekrajowych, ale zgodnie z podanymi charakterystykami.

W programie — tym razem dwudniowej imprezy — organizatorzy przewidują również pokazy lotnicze, zapoznanie uczestników ze sprzętem lotniczym, zwiedzenia miasta i uroczyste ognisko z udziałem amatorskich zespołów artystycznych.

B. K.

Kalendarz imprez modelarskich w roku 1970

(ciąg dalszy z numeru poprzedniego)

11. Ogólnopolskie Zawody Modeli Makiet Samolotów Latających na uwięzi o mem. kpt. pil. Jerzego Różańskiego w Łodzi, w dniach 9 i 10.05.
Organizator — Aeroklub Łódzki.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasie F2M.
12. Zawody Modeli na Uwięzi w Bydgoszczy, w dniu 10.05.
Organizator — Aeroklub Bydgoski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach F2B i F2D.
13. Zawody Juniorów Modeli na Uwięzi w Katowicach w dniach 16 i 17.05.
Organizator — Pałac Młodzieży w Katowicach i Aer. Śląski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F2A, F2B, F2C, F2D.
14. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Toruniu, w dniu 17.05.
Organizator — Aeroklub Pomorski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
15. Zawody Małych Form w Lubinie, w dniu 17.05.
Organizator — Aeroklub Zagłębia Miedziowego.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A F1B i F1C.
16. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Krośnie, w dniu 17.05
Organizator — Aeroklub Podkarpacki.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
17. Zawody Modeli na Uwięzi we Wrocławiu, w dniu 17.05.
Organizator — Aeroklub Wrocławski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F2B i F2D.
Sosnowiecki Tydzień Małego Lotnictwa w Sosnowcu, w dniach 20 — 24.05.
Organizator — PRN w Sosnowcu i Aeroklub Śląski.
Zawody otwarte, zostaną rozegrane w klasach modeli na uwięzi wg niżej podanego terminarza:
18. — w dniu 20.05 — Zawody w klasie F2A
19. — w dniu 21.05 — Zawody w klasie F2B
20. — w dniu 22.05 — Zawody w klasie F2C
21. — w dniu 23.05 — Zawody w klasie F2D
22. — w dniu 24.05 — Zawody w klasie F2M
23. Zawody Modeli na Uwięzi w Zgierzu k/Łodzi, w dniu 24.05.
Organizator — Aeroklub Łódzki.
Zawody otwarte, zostaną rozegrane w klasie modeli F2D.
24. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Stalowej Woli w dniu 24.05.
Organizator — Aeroklub Stalowowolski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone, w klasie F1C.
25. Zawody Modeli Szybowców na Zboczu Zdalnie Kierowanych w Kielcach, w dniu 24.05.
Organizator — Aeroklub Kielecki.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasie F3D (na zboczu).
26. Zawody Małych Form w Warszawie, w dniu 28.05.
Organizator — Aeroklub Warszawski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
27. Zawody Modeli Szybowców Zdalnie Kierowanych we Wrocławiu, w dniu 30.05.
Organizator — Aeroklub Wrocławski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasie F3D wg. programu.
28. Zawody Modeli Szybowców Zboczowych Zdalnie Kierowanych w Jeżowie Sudeckim k/Jeleniej Góry, w dniu 31.05.
Organizator — Aeroklub Jeleniogórski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasie F3D — zboczowe.
29. Zawody Małych Form w Lisich Kątach k/Grudziądza, w dniu 31.05.
Organizator — Aeroklub Grudziądzki.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
30. Zawody Modeli Samolotów Zdalnie Kierowanych w Poznaniu, w dniu 31.05.
Organizator — Aeroklub Poznański.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F3A i F3C.
31. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Szczecinie, w dniu 31.05.
Organizator — Aeroklub Szczeciński.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.

Czerwiec:

32. Zawody Modeli Rakiet w Nowym Sączu, w dniu 7.06.
Organizator — Aeroklub Podhalański.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: rakiety czasowe, rakietoplany i makiety rakiet.
33. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Piotrkowie Trybunalskim, w dniu 7.06.
Organizator — Aeroklub Łódzki.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
34. Zawody Modeli Swobodnie Latających w Ostrowie Wlkp., w dniu 14.06.
Organizator — Aeroklub Ostrowski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F1A, F1B i F1C.
35. Zawody Modeli na Uwięzi w Szczecinie, w dniu 14.06.
Organizator — Aeroklub Szczeciński.
Zawody otwarte, zostaną rozegrane w klasie F2C.
36. Zawody Modeli Makiet Samolotów na Uwięzi w Opolu, w dniu 14.06.
Organizator — Aeroklub Opolski.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasie F2M.
37. Zawody Modeli na Uwięzi w Poznaniu, w dniu 14.06.
Organizator — Aeroklub Poznański.
Zawody otwarte, zostaną przeprowadzone w klasach: F2B, F2C, F2D, F2M.

(cdn)



Kłopoty z „Jaskółkami”

Piękna i pożyteczna impreza „Młodzi szybownicy na start” może zmienić swój charakter i przysporzyć młodym entuzjastom lotnictwa wielu rozczarowań. Obawiam się nawet, że zrazi do modelarstwa wielu młodych chłopców. Wprawdzie wynik 100 s w trzech lotach osiągnie każda średnio wykonana „Jaskółka”, ale pod jednym warunkiem: model musi być wykonany według planu. Mam natomiast poważne i uzasadnione powody twierdzić, że takiego modelu nie wykona początkujący modelarz bez pomocy instruktora. A przecież organizatorom imprezy chodzi przede wszystkim o modelarzy nie zrzeszonych w modelarniach aeroklubowych.

Czas jednak wyjaśnić, co jest przyczyną tych zastrzeżeń. Przecież CSH rozprowadza zestawy szkolnego modelu latającego „Jaskółka — bis”, ze znakiem APRL na kopercie, produkowane przez Wytwórnię Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie n/Wisłokiem. To prawda. Tak jest napisane na opakowaniu. Sprawa staje się jednak jasna, gdy sprawdzimy zawartość tej koperty. Jest w niej pięknie opracowany przez E. Kurowskiego plan dobrze latającego modelu szybowca klasy A-1/2 oraz wiele drewnianych „części” nie dających się dopasować do załączonego planu. Aby nie być gołosłownym, przytoczę fakty.

W tym roku sprawdziłem do modelarni, którą prowadzę, 25 zestawów wymienionego modelu. Wszystkie opatrzone numerem fabrycznym 10969 oraz pieczątką KT 3 WPM Krosno. Zawartość kopert skłoniła mnie do napisania tego artykułu, bo przecież dalej milczeć już nie można. Zastrzeżenia do ich jakości są następujące:

1. Zestaw zawiera 16 żeberek lipowych o różnej grubości, dochodzącej do 3 mm, zamiast żeberek ze sklejki o grubości 0,8—1 mm. Dawniej spotykało się w podobnych zestawach żeberka z lipiny ale o „przyzwoitej grubości” i do tego nikt nie miał pretensji (chociaż słabsze od sklejkowych). Ale teraz? Przecież to deski!

2. Brak w zestawie trójkątów wzmacniających z kartonu i sosny — część 16 i 17. Chodzi przede wszystkim o trójkąty z sosny.

3. Listwy znajdujące się w zestawie mają w wielu przypadkach poprzeczne słoje. Przydatność takich listewek w modelarstwie jest każdemu modelarzowi znana.

4. Papier na pokrycie — to zwykły papier pakowy. Tymczasem opakowanie zestawu wykonane jest z „papieru prążkowanego”, świetnie nadającego się na pokrycie. Czy nie powinno być odwrotnie?

5. Częstym przypadkiem jest również brak niektórych części oraz zastępowanie listwy trójkątnej na krawędź spływu listwą o przekroju prostokątnym.

Mam nadzieję, że tyle wystarczy, aby przekonać o wątpliwej jakości sprzedawanych i rozprowadzanych zestawów oraz o słuszności mych obaw o masowość imprezy.

Model „Jaskółka” jest pierwszą poważną pracą początkującego modelarza. Istnieje więc tu największe niebezpieczeństwo „wyleczenia” młodego chłopca z modelarstwa. Młodzież pracująca w modelarni upora się z tymi zestawami przy pomocy instruktora drogą zamiany i dorabiania części. Co jednak ma robić chłopiec, który zakupił w CSH zestaw i pod okiem ojca lub całkowicie samodzielnie podejmuje się budowy modelu? Wielkie trudności w czasie budowy oraz bardzo „mizerne” wyniki w locie (model bardzo ciężki i słaby konstrukcyjnie) przekonają go, że posiada bardzo małe „zdolności” do modelarstwa. W efekcie nie podejmie próby po raz drugi i dla modelarstwa lotniczego może być stracony.

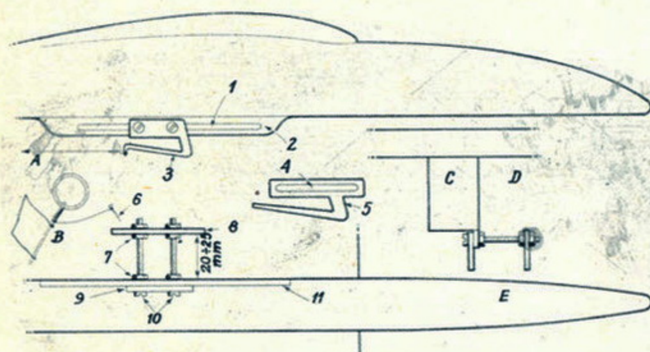
Nasuwa się więc pytanie: kto ponosi winę za ten stan? Czy Zarząd Główny Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nie ma wpływu na jakość wykonywanych przez WPM wyrobów?

Uważam nawet, że WPM w Krośnie n/Wisłokiem chodzi tylko o efekty ekonomiczne, natomiast sprawa propagandy lotnictwa i zainteresowania nim młodzieży jest im całkowicie obojętna. A przecież jest rzeczą bezsporną, że tego rodzaju zakład został powołany, aby służyć szerokiemu kręgowi młodzieży, aby dostarczać jej pierwszych satysfakcji z samodzielnie wykonanych konstrukcji, aby trafiać z lotnictwem do najdalszych zakątków kraju.

Mam jednak nadzieję, że produkcją Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich zainteresują się odpowiednie czynniki, a jakość zestawów i nie tylko zestawów ulegnie poprawie. Oby tak było!

HELIODOR CZARNOWSKI
Zelgno, pow. Toruń.

Technika holowania modeli szybowców



Na zeszłorocznych mistrzostwach świata modeli latających stosowano z dużym powodzeniem tak zwaną holenderską metodę holowania modeli szybowców. Metoda ta polega na utrzymaniu modelu w krążeniu nie odczepiając holu. W ten sposób można wyczekiwać na sprzyjający podmuch termiczny i dopiero wówczas zwalniać model do samodzielnego lotu. Metodę tę stosował Holender Tom van Dyk. Szybowce Holendrów miały boczny zaczep holu, odsunięty od kadłuba na odległość około 20—25 mm. Takie usytuowanie zaczepu łącznie z autopilotem umożliwia swego rodzaju sterowanie szybowcem podczas holowania. Van Dyk stosował linkę nylonową do startu z krążenia, a konopną do startu normalnego.

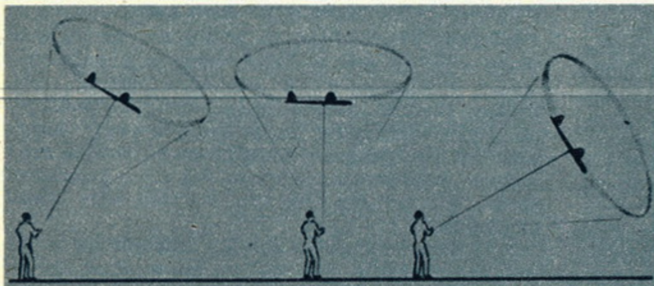
Metoda na pozór prosta, wymaga jednak dużego opanowania, wyczucia naciągu holu i treningu.

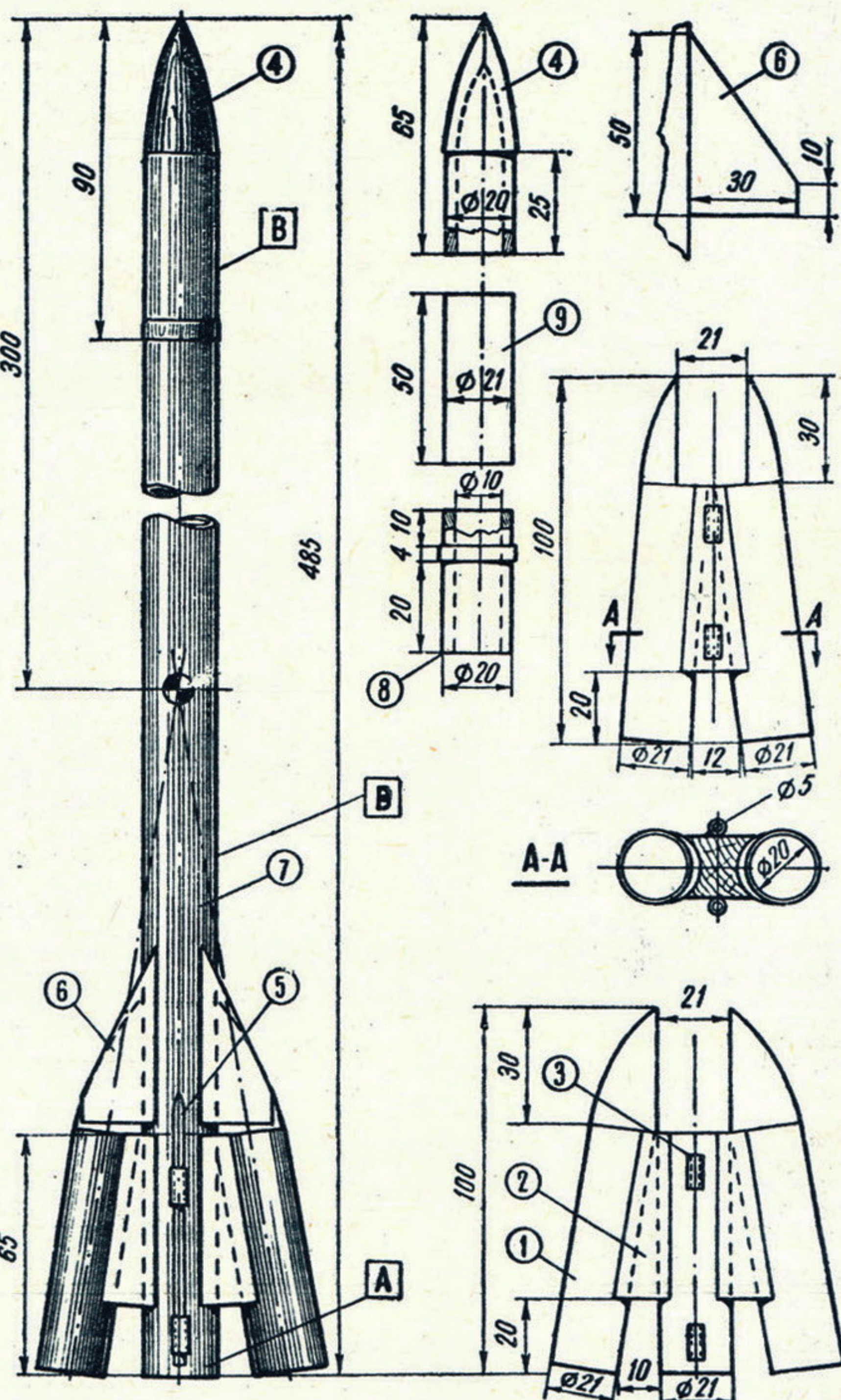
Na rysunku u góry podano charakterystyczną konstrukcję regulowanego zaczepu. Oznaczenia: 1 — otwór wzdłużny dla regulacji zaczepu; 2 — płoza duralowa; 3 — centralny zaczep startowy z duralu; 4 — otwór regulacyjny; 5 — zaczep boczny; 6 — zastawka wyłącznika mechanicznego; 7 — nakrętki; 8 — zaczep boczny; 9 — zaczep centralny; 10 — wkręty; 11 — kil umieszczony jest nie na osi kadłuba, ponieważ lewe skrzydło jest dłuższe, natomiast znajduje się on na osi podłużnej całego modelu.

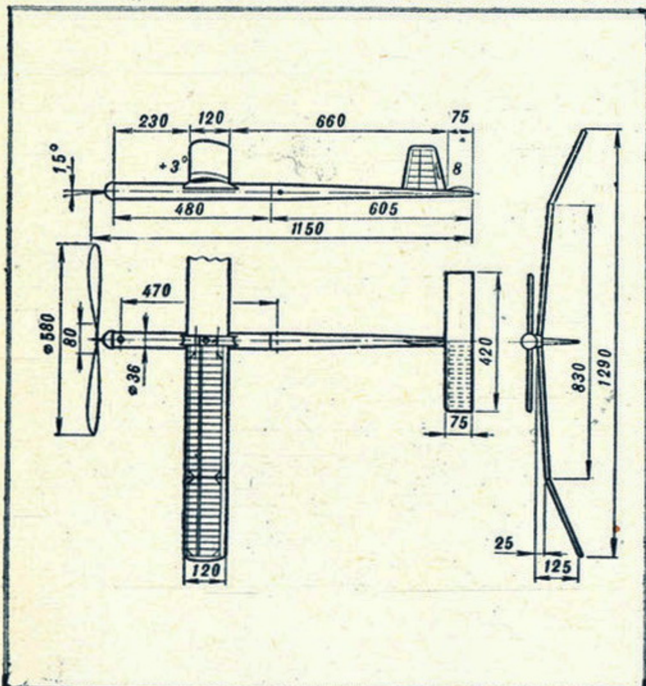
A — cięgło steru kierunkowego, B — haczyk startowy, C — widok kadłuba od przodu, D — krążenie na holu, wysokość lotu i prędkość mogą być sterowane dzięki naciągowi holu i bocznemu zaczepowi, E — model przewidziany do zakrętu w lewo.

Na rysunku poniżej przedstawiono natomiast technikę holowania. Środkowy rysunek pokazuje prawidłowe wykonywanie krążenia przy pełnym opanowaniu modelu. Rysunki boczne uwidaczniają złe holowanie.

wg. „Aeromodeller"







MODEL MISTRZA ŚWIATA 1969

Modelarz z Niemieckiej Republiki Demokratycznej inż. Albrecht Oschatz zwyciężył na zeszłorocznych mistrzostwach świata modeli z napędem gumowym. Obok podajemy szkic mistrzowskiego modelu. Powierzchnia skrzydeł — 15,45 dcm², powierzchnia usterzenia — 3,15 dcm². ciężar — 240 G, silnik gumowy 14 pasm „Pirelli" 1 x 6 mm. Śmigło o średnicy 580 mm i skoku 650 mm. W siedmiu lotach model osiągnął 1 260 pkt. Konstrukcja balsowa bardzo staranna.

Uwagę specjalistów w tej kategorii modeli zwracał bardzo dokładnie opracowany zespół śmigło - silnikowy, który umożliwiał osiąganie wysokości pod stosunkowo niewielkim kątem toru lotu. W porównaniu z innymi konstrukcjami model Oschatza miał małą głębokość skrzydeł (120 mm).

TRZYSILNIKOWY MODEL RAKIETY

Oryginalny model rakiety zaopatrzonej w trzy silniki zbudował Walery Słyszczenkow, członek koła rakietowego w mieście Monino, okręgu moskiewskiego. Rakieta przeznaczona jest do uniesienia regulaminowego obciążenia 56,6 G. Skośne ustawienie bocznych silników, których oś ciągu przechodzi przez środek ciężkości modelu, zabezpiecza przed niestatecznością na czynnym odcinku toru lotu.

Konstrukcja modelu kartonowa. Kadłub sklejony z dwóch warstw kartonu kreślarskiego. Stateczniki sporządzono z cienkich deseczek balsowych, chociaż niewykluczone jest wykorzystanie sklejki 1,5 — 2 mm grubości. Ciężar gotowego modelu bez obciążenia i silników wynosi 28 G. Głowica wykonana z tworzywa piankowego — styropianu. Cały model jest lakierowany dobrym lakierem szybkoschnącym do wysokiego połysku. Oznaczenia na rysunku: A — stopień pierwszy, B — stopień drugi. 1 — obudowa kartonowa silników; 2 — klin; 3 — zaczepy z rurki papierowej; 4 — głowica; 5 — prowadnica wyrzutni — drut stalowy; 6 — statecznik; 7 — kadłub drugiego stopnia; 8 — łącznik—styropian; 9 — przednia część kadłuba.

(wg. „Modelist—Konstruktor")

WIATR



W PODESZWACH

JANUSZ MEISSNER

Poniżej publikujemy kolejny fragment wspomnień popularnego pisarza lotniczego Janusza Meissnera. W zamieszczonym odcinku autor opisuje swoje wrażenia z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

DĘBLIN do czasu I wojny światowej był silną twierdzą zbudowaną przy ujściu Wieprza do Wisły i nazywał się: Iwangorod, a niewielkie miasteczko Irena w jego pobliżu zawdzięczało swą egzystencję, opartą na drobnym handlu, garnizonowi wojskowemu. Pomiędzy twierdzą a Ireną, w pięknym parku, stał pałac Mniszków (wzniesiony jeszcze w w. XVIII), który później przeszedł na własność rodu Jabłonowskich. W latach 1925—1927 ów zrujnowany i zaniedbany pałac został odrestaurowany, na lotnisku (które tam istniało bodaj od r. 1914) powstał najpiękniejszy i najbardziej nowoczesny port lotniczy, a na przyległych terenach — gmachy działu nauk oraz internat dla podchorążych Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa i magazyny Centralnej Składnicy Lotniczej.

Dokoła pałacu (w którym na parterze mieści się kasyno oficerskie z salą balową, z bilardami, czytelnią, pokojami dla pań i do gry w bridża, a na piętrze mieszkania dla nieżonatych oficerów kadry) — zbudowano na skrajach parku oficerskie wille i kilkurodzinne domy, a nieco dalej bloki mieszkalne dla podoficerów. Za kasynem jest duży staw obrośnięty olszyną, a pośrodku stawu — wysepka ze starymi lipami i kaplicą w kształcie rotundy. Można się tam dostać przez drewniany, nadpróchniały mostek i usiąść na ławce w cieniu drzew. Kaplica jest opuszczona i zamknięta, ale podobno o północy czasem ją odwiedza „Czarna Dama", dla której zabite na głucho dębowe drzwi nie stanowią żadnej przeszkody. „Czarna Dama" nie jest zjawą towarzyską: ukazuje się tylko tym, którzy mają wkrótce zginąć nagłą śmiercią. Dlatego znakomita większość lotników w Dęblinie zna ją zaledwie ze słyszenia, a i taka znajomość budzi poważne wątpliwości sceptyków.

Jeszcze dalej, już poza granicami parku, ciągną się aż do Wieprza wilgotne łąki, a za rzeką widać rozległą, płaską równinę uprawnych pól oraz trzy wiatraki na nieznacznych wzniesieniach.

Twierdza straciła znaczenie strategiczne, jej podziemia przeznaczono na jakieś składy, a w koszarach za fosami i obronnymi murami pomieszczono spory garnizon piechoty i artylerii.

Nie zmieniły się tylko stacja kolejowa Dęblin i miasteczko Irena. Przed dworcem drzemią stare, wychudłe szkapy zaprzęgnięte do jeszcze starszych żydowskich dorożek, których właściciele utrzymują komunikację z lotniskiem i twierdzą. W Irenie na prostokątnym rynku, który jest zarazem placem targowym, tłoczą się drewniane kramy i stragany, a znaczniejsi kupcy i rzemieślnicy zajmują nędzne sklepiki dokoła. Największym potentatem finansowym jest tutaj Kulawy Josek, lichwiarz, którego klientelę stanowią przeważnie lotnicy-kawalerowie. Można by mniemać, że to szalony ryzykant, bo już niejeden jego dłużnik grobnął się, nie wykupiwszy swych wielokrotnie prolongowanych weksli. Josek stara się podtrzymać tę opinię i pobiera odpowiednio wysokie procenty od pożyczek, ale z drugiej strony zabezpiecza się solidnie i przezornie: każdy weksel żyrowany jest przynajmniej przez trzech kolegów jego klienta. Wszyscy naraz się nie grobną!

★

Centrum Wyszkolenia obejmuje przede wszystkim Szkołę Podchorążych Lotnictwa, w której kształcą się przyszli oficerowie zawodowi i rezerwy, zarówno na obserwatorów jak na pilotów, a poza tym — kursy aplikacyjne dla dowódców eskadr i dla podporuczników przydzielonych z innych rodzajów broni. Studia teoretyczne odbywają się we wspomnianym już Dziale Nauk, wyposażonym we wszelkie pomoce naukowe dla kilkunastu przedmiotów, jakie składają się na program szkolny. Zajęcia praktyczne prowadzą dowódcy dwóch eskadr (lub raczej — dywizjonów, jeśli wziąć pod uwagę ilość ich personelu i samolotów) — nawigacyjnej i pilotażu. (Pomijam tu, oczywiście, takie zajęcia praktyczne jak czyszczenie broni, najrozmaitsze apele, prace porządkowe oraz ćwiczenia w musztrze formalnej, bez której — jak wiadomo — nie można ani wygrywać wojen, ani nauczyć się sztuki latania. Od tych utrapień, które zajmują podchorążym dużo czasu, przynoszą niewiele pożytku, lecz do których nadal przywiązuje się znaczną wagę — są oficerowie-wychowawcy).

Przydział do CWOL traktowany jest przez niektórych oficerów jak zesłanie na Sybir. Istotnie, jeżeli chodzi o atrakcje wielkomiejskie, teatry, kina, kawiarnie, wystawy, nocne lokale, tętniący życiem ruch uliczny — nie ma ich w Dęblinie. Ale do Warszawy jedzie się dwie godziny pociągiem, więc jeśli ktoś zatęskni za cywilizacją, może się w niej zanurzać choćby co tydzień od sobotniego popołudnia do wczesnego rana w poniedziałek.

Mnie przeniesienie do Dęblina nie wydaje się zesłaniem. Mieszka się tu wygodnie, w ładnym otoczeniu, latem jest plaża i kąpiel w Wieprzu, jesienią i zimą polowania w miejscowym kole łowieckim i u gościnnych okolicznych myśliwych, dobrze zaopatrzona biblioteka i czytelnia, świetny bufet i kuchnia w kasynie, garnizonowe kino czynne w soboty i niedziele, przyjemne stosunki towarzyskie i służbowe z kolegami i z przełożonymi.

Komendantem Centrum jest płk Stanisław Ujejski, jeden z najzdolniejszych wyższych oficerów lotnictwa, a przy tym człowiek o wielkiej kulturze, co przecież nie zawsze idzie w parze.

Szkolną eskadrą pilotażu dowodzi kpt. pil. Karol Orłoś, chłopisko poczciwe z kośćmi (które stanowią trzy czwarte jego postaci fizycznej). Ta duża, nieco przygarbiona postać przypomina łagodnego oswojonego słonia lub może niedźwiedzia. Za to smętna twarz o melancholijnym wyrazie przywodzi na myśl raczej średniowiecznego skazańca św. inkwizycji. Kpt. Orłoś ma dwie namiętności: latanie i polowanie.

Lata dość pechowo. Wprawdzie podczas wojny nie miał poważniejszych wypadków jako bojowy obserwator, lecz od czasu ukończenia szkoły pilotów szczęście nie bardzo mu sprzyja: trzy razy wychodził mniej więcej cało z kołejnych kraks; za czwartym — omal nie zginął, co jednak nie zniechęciło go do tego, bądź co bądź ryzykownego, zawodu.

Jeśli chodzi o polowania, jest rzeczywiście dobrym myśliwym, nieprzeciętnym strzelcem i sympatycznym towarzyszem w polu i w lesie.

Personel instruktorski Eskadry Pilotażu składa się z kilku oficerów i przeważającej liczby podoficerów. Są to na ogół dobrzy, doświadczeni piloci, a większość z nich oddaje się z prawdziwym zamiłowaniem szkoleniu uczniów. Można by im postawić tylko jeden zarzut: latają niezbyt precyzyjnie i niejednakowo — prawie każdy nieco inaczej, indywidualnie, że tak powiem, wykonuje loty pokazowe na „warunki". Skoble, spirale, ósemki i ślizgi na skrzydło każdego z nich różnią się dość znacznie, a zapewne także każdy trochę inaczej prowadzi samolot przy całkiem zwykłych manewrach.

Kapitan Orłoś kiwa głową i wzdycha, kiedy mu o tym mówię.

— Co pan chce? Każdego z nas i każdego z nich szkolił inny instruktor. Latają tak, jak ich nauczył. Zresztą nie ma żadnej instrukcji, która by ustalała dokładny sposób wykonywania warunków.

— To prawda, ale przynajmniej do pewnego stopnia trzeba by to zmienić.

— Jak?

— Powinno się zrobić unifikacyjny kurs instruktorski. Oczywiście przed rozpoczęciem sezonu szkolenia.

— I pan myśli, że to coś da?

— Ja o tym wiem z doświadczenia, panie kapitanie.

— Aha. Z Bydgoszczy?

— Z Bydgoszczy.

Moja pewność siebie wydaje się dodawać jeszcze jeden kolec do niewidzialnej korony cierniowej, którą ten męczennik nosi.

Rozważa tę sprawę cierpliwie, bez pośpiechu, przez kilka dni. Ale wiem, że jest upartym konserwatystą, więc nie oczekuję niczego pozytywnego... Kiedyś rozmawiałem z nim o konieczności oswojenia uczniów w powietrzu z przypadkowym korkociągiem i o pewnych zmianach w metodzie szkolenia, które moim zdaniem ułatwiłyby naukę pilotażu. Słuchał uważnie, wzdychał i wyglądało na to, że bardzo cierpi. W końcu powiedział, że „być może", ale po pierwsze moja metoda wymagałaby zwiększenia o sto procent kadry instruktorskiej, a po wtóre — „przecież nas szkolono starą metodą i jakoś dajemy sobie radę, więc po co?"

Ale tym razem mój projekt poparty doświadczeniami bydgoskiej szkoły pilotów trafił mu do przekonania.

— Na przyszły rok zrobimy taki kurs. Pan by się podjął nim pokierować?

Czy bym się podjął! Ja myślę!

— No to może by pan opracował program? W zimie będzie pan miał dużo czasu...

Istotnie: chyba dopiero w zimie... Teraz, gdy sezon szkolny jest w całej pełni, a pogoda dopisuje, o trzeciej rano dzwoni piekielnie nieznośny budzik. Muszę wstać, żeby go uciszyć, bo gdyby znajdował się w zasięgu ręki, usnąłbym znowu po przesunięciu zastawki. Zimny tusz w łazience przywraca mi całą przytomność, ubieram się, idę do kasyna żeby zjeść śniadanie.

Przy dużym stole w jadalni oficerowie kursu kończą śniadanie. Na małym stole „instruktorskim" obok bufetu czeka pięć nakryć, jakkolwiek wraz z dowódcą jest nas siedmiu. Ten ostatni i Franciszek R. jadają w domu. Orłoś — bo ma jakieś kłopoty z wątrobą po ostatniej kraksie, Franuszek — bo oszczędny.

Nikt nie jest bardzo rozmowny o tej porze i prawie wszyscy mają wczorajszy zarost na zaspanych twarzach (golimy się dopiero po lotach porannych). Wyjątek stanowi „Markiz": wygląda jakby właśnie wyszedł od fryzjera, gładziutki, upudrowany z przylizanymi kruczymi włosami o idealnym przedziałku po lewej stronie — z upodobaniem przygląda się swoim wypolerowanym paznokciom. O której ten chłopak wstaje?!...

„Szopen" — długowłosy kelner, który nas obsługuje, uwielbia Markiza i stara się naśladować jego szaloną elegancję. Kupił sobie nawet podobny sygnet z krwawnikiem, a ostatnio zapuszcza mały wąsik i baczki. Toteż Markiz pierwszy otrzymuje kawę (ze śmietanką — nie z mlekiem!) oraz protekcyjną porcję szynki.

Tymczasem budzi się lotnisko: przez otwarte okna kasyna słychać głośny rumor rozsuwanych żelaznych wrót hangaru, w chwilę potem narastający brzęk Morana, który startuje na próbę powietrza, potem „równy krok" kompanii podchorążych maszerującej drogą z koszar, wreszcie warkot zapuszczanych silników i donośny ryk ich pracy na dużych obrotach. Wszyst

ko to cichnie, gdy śpiesznie wychodzimy z kasyna, aby zdążyć na apel.

Najstarsi podporucznicy i szefowie podchorążych składają meldunki dowódcom dwóch grup wyszkolenia — Tośkowi Bączkowskiemu i mnie, po czym my z kolei raportujemy dowódcy eskadry o stanie liczebnym instruktorów i uczniów. Potem dyżurny instruktor wypowiada się na temat pogody i kierunku wiatru, a kpt. Orłoś zarządza:

— Grupa niebieska na wysokości budynku portowego, grupa żółta pod lasem. Start i lądowanie w kierunku na hangary. Instruktorzy — do maszyn. Uczniowie — odmaszerować!

Oznaczenie grup kolorami niebieskim i żółtym związane jest z barwą flag zatkniętych na obu startach. Moja jest niebieska. Od kilku dni należą do niej wszyscy ci, którzy pomyślnie ukończyli loty warunkowe na Moranach i teraz przeszli na następny typ — Bartel BM-5 z 200-konnym silnikiem Daimler.

Ten samolot nie należy do cudów techniki XX wieku. Siedzi się w nim niewygodnie, na zwiniętym spadochronie, tuż za głowicami sześciu cylindrów, z których sterczą krótkie rury wydechowe plujące spalinami. Start jest długi. Bartel rozpędza się leniwie, bez temperamentu, dzwoniąc zaworami spracowanego silnika. Z hałasem, z dudnieniem i bulgotaniem amortyzatorów toczy się i toczy, z trudem odrywa się od ziemi i bardzo wolno idzie w górę. Manewry sterami wymagają znacznego wysiłku, a w zakrętach nie można mu zaufać: kładzie się niechętnie na burtę, bardzo nie lubi wirażu o małym wychyleniu i przy byle sposobności wchodzi w płaski korkociąg. Za to, gdy mu zamknąć gaz, pędzi w dół jak meteor — zrekbyś — nic go nie uratuje przed zderzeniem. Ale — wbrew tym pozorom lądowanie ma łatwe i prawidłowe. Zdaje się, że nie wszystkie te narowy zawdzięcza swemu twórcy. Pan Bartel kilkakrotnie musiał przerabiać i wzmacnić konstrukcję, aby ją dostosować do owych 200-konnych używanych Daimlerów, które przez wiele lat spoczywały w jakimś magazynie. Wreszcie Daimlery okazały się nieco za ciężkie i za słabe, lecz szkoda było wyrzucać je na złom, a przeróbki też pewnie kosztowały majątek... Zresztą, mocne to-to jest i jak się ktoś uprze, to nawet ten fortepian może zmusić do wykonania prostych figur akrobacji, tyle że owe figury przypominają tańczącą krowę. Sam próbowałem...

Oczywiście BM-5 nie służy do nauki akrobacji — jest samolotem przejściowym pomiędzy Moranem a Potezem XV, a warunkami ukończenia tego typu są tylko ósemki i spirale (i tak trzeba mieć sprawne mięśnie, żeby im podołać!), oraz przelot do Warszawy i z powrotem, który w siedmiu przypadkach na dziesięć udaje się bez przymusowego lądowania po drodze.

A więc siadamy do maszyn i startujemy wprost od hangaru, z wiatrem, którego leciutki powiew nie wydyma jeszcze rękawa na maszcie u szczytu hangaru. Lecę z kapralem Okrzeją, młodziutkim, bardzo zdolnym instruktorem, który od niedawna przeszedł do mojej grupy. Rosa tryska spod kół podwozia, na srebrzystej, gęstej, dawno nie koszonej trawie zostaje podwójny ciemnozielony ślad i urywa się nagle, gdy maszyna wychodzi w powietrze. Mijamy karawanę uczniów z wózkiem i meblami. Za nią też zostaje ślad — szeroka zielona droga. Niebo już płonie na wschodzie, za chwilę buchnie zza widnokręgu oślepiający blask słońca. Za nami, przed nami, na prawo i na lewo, niżej i wyżej lecą Morany i Bartle, kładą się do zakrętów, zataczają próbną rundę, schodzą do lądowania.

Nie podoba mi się ten bałagan w powietrzu. Nie podoba mi się również to, że podczas lotów szkolnych samoloty grupy żółtej robią rundę w prawo, a niebieskiej w lewo, bo gdy kończą okrążenie, schodzą do lądowania zbieżnie, a nawet przy lekkim skośnym wietrze ich tory mogą się krzyżować. To grozi zderzeniem w powietrzu, zwłaszcza jeżeli lecą na różnych wysokościach i te różnice są niewielkie, bo wtedy piloci nie widzą się nawzajem. Ale nie umiem nakłonić kpt. Orłosia do zmiany tego systemu.

— Pan uważa, że w Bydgoszczy wszystko funkcjonowało jak w zegarku...

No tak: uważam! Ale jestem tu „nowy", więc nie mogę zanadto się buntować.

Okrzeja prowadzi Bartla z idealnym wyczuciem jego niezbyt prawidłowych właściwości aerodynamicznych. Od razu widać, że ma prawdziwy talent. Jest przy tym przewidujący i przytomny: myśli naprzód, uprzedza fakty. Teraz wydłuża okrążenie, aby widzieć cały tabun samolotów zachodzących do lądowania i dopiero daleko, na zawietrznej stronie lotniska, zakręca pod wiatr. Jeszcze zanim wyrównał, pokazuje mi coś w dole na prawo.

— Rąbnęli się, panie poruczniku!

Dopiero po chwili dostrzegam, że z dachu samotnej stodoły stojącej w polu sterczy ogon Morana. Już pędzi tam sanitarka, zbiegają się ludzie...

Lądujemy i w kilka minut później nadchodzi wiadomość: kapral pilot Chojnacki z uczniem. Korkociąg z wysokości dwustu metrów — nie wiadomo z jakiej przyczyny. Instruktor ciężko ranny, — uczeń — lżej.

W kilka dni potem, 17 czerwca, znów dwie katastrofy: tym razem giną instruktorzy: por. pil. Władysław Kiewnarski podczas próby powietrza na Moranie i plut. pil. Jan Rydlewski, a uczeń, ppor. Ignut, który leciał z Kiewnarskim, zostaje ciężko ranny.

Kiewnarski — jeden z dwóch braci bliźniaków (obaj w lotnictwie) — był dobrym kolegą, człowiekiem o kryształowym charakterze i cieszył się powszechną sympatią. Pamiętam, że należał do zdolniejszych moich uczniów w Bydgoszczy — szkolił się u mnie na Breguecie i Potezie. Do Dęblina przyszedł jesienią r. 1928 po dwuletnim pobycie w pułku. Nie miał żadnych wypadków lotniczych. Latał z zamiłowaniem, miał opinię dobrego, cierpliwego instruktora. Plutonowy Rydlewski też ukończył bydgoską szkołę, ale nie przypominam go sobie z tamtego okresu, a tu, w Dęblinie jeszcze się z nim bliżej nie zetknąłem, bo dopiero w ostatnich dniach przeszedł do mojej grupy. Miał zaledwie 22 lata. Od dwóch lat był pilotem...

Kpt. Orłoś odchorował te ostatnie kraksy. Zwłaszcza — śmierć Kiewnarskiego bardzo go przygnębiła: widziałem, że miał w oczach łzy, kiedy mnie z kolei polecił wykonanie próbnego lotu przed rozpoczęciem zajęć. Bardzo mi go było żal...

Wrócił do służby po dwóch dniach i zarządził odprawę, która miała zapobiec dalszym wypadkom. Ale nie mógł przewidzieć wszystkiego, a duże nasilenie lotów nadal stwarzało margines niebezpieczeństwa...

Latamy więc dalej, a ponieważ ubyło trzech instruktorów, pozostali mają więcej roboty. Chętnie bym im pomógł, ale nie mam czasu: do moich obowiązków — oprócz ogólnego nadzoru nad wyszkoleniem niebieskiej grupy — należą loty kontrolne podczas szkolenia na dwusterze i loty próbne przed wylaszowaniem każdego ucznia. W sumie daje to prawie tyle, ile przypada na każdego z instruktorów.

Loty poranne musimy kończyć przed dziewiątą, bo wtedy zaczyna latać kurs obserwatorów. Po południu obserwatorzy latają do czwartej, a my po nich — do zmroku. Dziesięć godzin dziennie od poniedziałku do piątku i pięć godzin w sobotę. W sierpniu dojdą do tego końcowe przeloty uczniów do Torunia, Poznania i z powrotem. Ich przygotowanie na ośmiusetkilometrową trasę, to jeszcze około dwóch godzin dziennie więcej niż teraz.

Lubię tę pracę mimo jej morderczego tempa. Lubię tych ambitnych, niespożytych instruktorów i pełnych zapału uczniów — młodych podporuczników i jeszcze młodszych podchorążych. Pochlebia mi przezwisko „Rabin", które czasem słyszę za plecami, bo „Rabin" to taki, co zgłębił sztukę latania — taki, co wszystko wie i potrafi. Ich opinia jest z pewnością przesadna, ale chciałbym jej sprostać. Dlatego przed zakończeniem lotów szkolnych biorę maszynę i lecę poza rejon lotniska, aby dla samego siebie sprawdzić praktycznie rozwiązanie niektórych problemów, bo sam też miewam wątpliwości. Uczę się. Wymyślam trudne sytuacje, szukam wyjścia i utrwalam je sobie w pamięci, w podświadomości, tak aby właściwa reakcja następowała machinalnie i błyskawicznie. Powtarzam w powietrzu błędy uczniów, nieprawidłowe manewry, aby się przekonać jak dalece są niebezpieczne — kiedy, przy jakim stopniu ich występowania grozi korkociąg lub gwałtowny ślizg na skrzydło. Jak i w jakim czasie można go opanować.

Wracam, ląduję pod hangarem, idziemy ze Stachem Brzeziną na partyjkę bilardu i drugie śniadanie, po czym — jeśli w służbowym planie dnia nie przewidziano żadnej odprawy, a w prywatnym żadnej wizyty — człowiek może odpocząć i nawet trochę się przespać.

„ZDROWIE" DLA LOTNIKÓW

JESTEM gotów stawiać sto do jednego, że codziennie po południu lub wieczorem zastaniecie w miłym, przytulnym klubie przy ul. Narutowicza 1 w Radomiu kogoś z lotniczej rodziny. Przychodzą tu piloci i skoczkowie, instruktorzy i młodzi adepci (adeptki) sztuki latania. Kawa, herbata, sok pomidorowy, słodycze (alkoholu w żadnej postaci i za żadne pieniądze nie uświadczysz) stanowią jednak tylko pozornie zachętę do systematycznych odwiedzin. Prawdziwym magnesem jest natomiast lotnicza atmosfera w tym lokalu.

Rzecz zdumiewająca, albowiem klub nosi imię: „Zdrowie" i jest placówką Społecznego Komitetu Przeciwalkoholowego. Co ma piernik do wiatraka, a SKP do szybowca?!

Okazuje się, że bardzo wiele. Od kwietnia 1968 r. do dziś „Zdrowie" stanowi swego rodzaju bazę życia klubowego (i nie tylko) dla członków i sympatyków miejscowego aeroklubu. Tu organizuje się większość narad, posiedzeń zarządu, spotkań, szkoleń, imprez artystycznych o tematyce lotniczej. Stała fotogazetka informuje wszystkich bywalców o aktualnościach aeroklubowych, w witrynach umieszczane są anonse i prezentowane puchary, dyplomy, nagrody dla zwycięzców różnego rodzaju imprez „pod chmurką". Tu młodzież może zasięgnąć szczegółowych informacji i porad, a czyni to tym chętniej, że klub znajduje się w śródmieściu, zaś lotnisko i jego biuro — 10 km dalej. Najmłodsi sympatycy skrzydeł także mają po co wstąpić; kto nie chciałby mieć kolorowych prospektów linii lotniczych?

Za darmo to wszystko? — spytacie. Tak, aeroklub nie płaci złotówki. Przeciwnie, w ub. roku otrzymał od SKP 10 tys. zł na cele propagandowe, a w bieżącym — 15 tys. zł. Mało tego! Żadna z imprez na lotnisku, żadne zawody nie odbędą się bez udziału (a często — konkretnej pomocy organizacyjnej i finansowej) Społecznego Komitetu Przeciwalkoholowego. Tematykę interesującą pilotów i skoczków uwzględniono w programie klubowego uniwersytetu powszechnego. Również bez żadnej rekompensaty pieniężnej. Jedyny warunek: lotnicy winni odwzajemniać się, propagując ... lotnictwo, zdrowie fizyczne i trzeźwość. Nie muszę dodawać, że czynią to chętnie, m. in. ze względu na własny interes.

Czy — w myśl zasady: zbyt piękne, aby było prawdziwe — część Czytelników nie przyjmie z niedowierzaniem powyższych informacji? Jeżeli nie wierzycie — przyjedźcie; radomianie zapraszają. Albo spytajcie tych, którzy mieli okazję przekonać się. Np. uczestników ubiegłorocznej masowej imprezy (ok. tysiąca osób), zorganizowanej wspólnie z SKP dla uczczenia 50-lecia polskiego lotnictwa. (Notabene swój udział w imprezie miała również „Skrzydlata"). Spytajcie też goszczonego niedawno właśnie w „Zdrowiu" wiceprezesa APRL, płka pil. Stanisława Skalskiego, Pelagię Majewską i innych.

Zresztą, nie o to chodzi. Zdobycie przez Aeroklub Radomski przedstawionych wyżej — i wiernych, i bardzo pomocnych — sojuszników jest faktem. Należy przypuszczać, że tego typu sojuszników łakną wszystkie aerokluby. Dlatego też podaję radomską receptę; może ktoś zechce spróbować...

Przede wszystkim — nie bawiono się w biurokratów. Nie spisywano sążnistych umów o współpracy, nie wygłaszano płomiennych przemówień. Zagwarantowano jedynie (oprócz lokalu) możliwość stałych, niemal codziennych kontaktów na szczeblu organów kierujących i wykonawczych. To nie przypadek, że np. energiczny działacz społeczny i miłośnik lotnictwa, Henryk Gospodarczyk, jest sekretarzem SKP, kierownikiem „Zdrowia" i równocześnie — sekretarzem Zarządu aeroklubu, zaś szef wyszkolenia aeroklubu, Leszek Andrzejewski — członkiem Prezydium SKP i członkiem Rady Klubu „Zdrowie". Nie jedyne to zresztą nici, wiążące obie strony.

Można ów udany, 2-letni eksperyment nazwać „radomskim ewenementem". Można też mówić po prostu o normalnej dobrej robocie. Wybieram to drugie, zachęcając do naśladownictwa. Pomysł nie jest opatentowany...

ZBIGNIEW RAMOTOWSKI

FARMAN F-III, F-IV, F-VII

Wśród wielu zasłużonych pionierów światowego lotnictwa czołowe miejsce zajmują dwaj Francuzi, bracia Henri i Maurice Farman, konstruktorzy i producenci znanych w świecie (w latach 1908—1939) samolotów cywilnych i wojskowych. Założona w 1906 r. w Billancourt (Seine) przez Henri Farmana wytwórnia samolotów podjęła w 1908 r. seryjną budowę płatowców wzorowanych na dwupłatach amerykańskich braci Wright. W latach 1907—1909 Henri Farman na samolotach własnej konstrukcji zdobył szereg rekordów lotu na odległość w obwodzie zamkniętym, uzyskując kolejno: 77 m, 1 000 m, 2 004 m, 180 km. Pobił też ówczesny rekord prędkości na bazie wynikiem ok. 53 km/h. W tym czasie Maurice Farman rozpoczął pomyślne próby z użyciem radia na pokładzie samolotu, uzyskując zasięg łączności od 10 do 50 km (12. II. 1911 r.). Pierwszymi seryjnie budowanymi konstrukcjami Farmana były jednomiejscowe dwupłaty typu Farman F—III, F—IV, F—VII użytkowane powszechnie we Francji. Licencję na budowę tych samolotów zakupiły w latach 1910—1912: Austria, Niemcy, Rosja, Wielka Brytania. Począwszy od 1910 r. samoloty Farman F—III, F—IV i F—VII były użytkowane i budowane także w Polsce (pod zaborem) przez Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata". Produkcja trwała niespełna dwa lata. W 1913 r. polski pilot A. Haber-Wlyński na samolocie Farman F—IV ustanowił rekordy wysokości: 1 300 m z załogą 4-osobową, 1 120 m z załogą 5-osobową, 3 000 m z załogą jednoosobową.

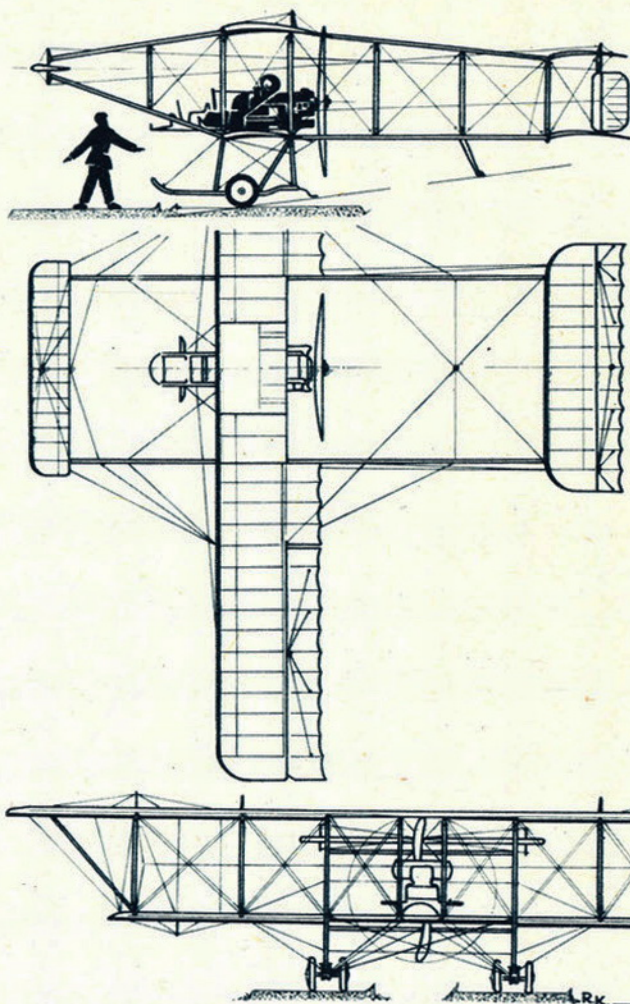
Samoloty F—III, F—IV, F—VII były jednomiejscowymi dwupłatami konstrukcji drewnianej, różniącymi się nieznacznie usterzeniem i ciężarem własnym płatowca. Szkielet kadłuba — drewniany, usztywniony cięgnami (bez pokrycia). Z przodu, na kątowym wysięgniku znajdował się tzw. „przedni ster wysokości". Podwozie dwukołowe, uzupełnione płozami. Silniki „Gnome" o mocy 50—70 KM; śmigło pchające.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,51 m, długość — 12,10 m, wysokość — 3,59 m, pow. nośna — 42,0 m².
Ciężary: Ciężar własny — 345 kG, ciężar całkowity — 600 kG.
Osiągi: Prędkość max. — 86 km/h, prędkość przelotowa — 68 km/h, prędkość min. — 50 km/h, pułap — 3 000 m, zasięg — 320 km.

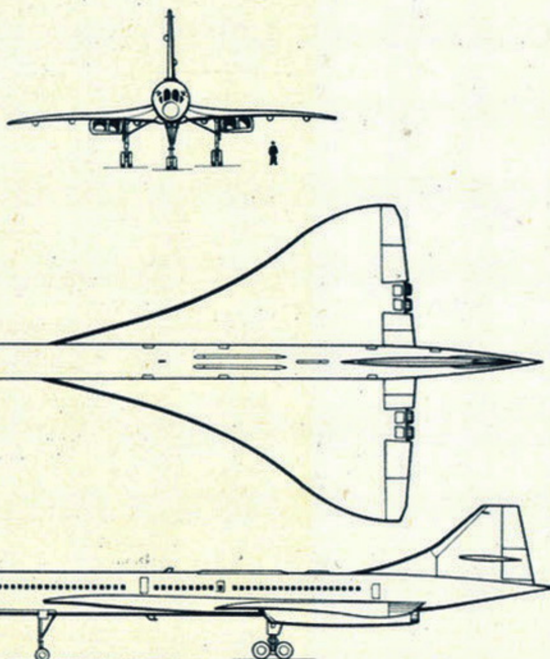
RYSZARD KACZKOWSKI





Na zdjęciu: Farman F—IV (rekonstrukcja) z Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Na rysunku: Farman F—VII.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





BAC-SUD AVIATION „CONCORDE"

Budowa naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych jest przedsięwzięciem trudnym i kosztownym. Wymaga zaangażowania olbrzymich środków technicznych i finansowych. Nic też dziwnego, że tylko największe mocarstwa, jak ZSRR i USA, mogą sobie pozwolić na samodzielne prace w tej dziedzinie. Samolot „Concorde" (Zgoda) powstał jako owoc współpracy Francji i W. Brytanii. Koszty i wysiłki organizacyjno-techniczne ponoszone są przez obie strony. Głównymi wykonawcami samolotu są wytwórnie Sud Aviation w Tuluzie i British Aircraft Corporation w Filton. Każda wytwórnia zbudowała po jednym prototypie, podobnie wykonane zostały egzemplarze do prób naziemnych. Również w czasie produkcji powstaną dwie równoległe linie montażowe, w Filton i Tuluzie, z tym że główne elementy płatowca będą budowane w jednym lub drugim kraju, aby oszczędzić na drogich przyrządach montażowych.

Pierwszy prototyp „Concorde" (francuski) został oblatany 2. III. 1969 r. (w ponad 2 miesiące po oblocie radzieckiego Tu—144). Nieco później został oblatany prototyp brytyjski. Zamówiono już ok. 80 samolotów, po kilka dla największych linii świata. Produkcja ruszy wkrótce.

„Concorde" jest samolotem na niezbyt duże prędkości naddźwiękowe (M=2,2) dlatego też zbudowany jest z duralu, z ograniczonym użyciem stali i tytanu. Płat ma kształt w przybliżeniu trójkątny, o charakterystycznej esowej krawędzi natarcia. Wydłużenie — 1,7. Procentowość profilu: przy nasadzie — 3%, na końcach — 2,15%. Zmienne wzdłuż rozpiętości wygięcie profilu czyni kształt skrzydła bardzo skomplikowanym. Konstrukcja wielodźwigarowa. Sterolotki, podzielone na 3 oddzielne części (na każdym skrzydle), wykonane są ze stali nierdzewnej i napędzane zdwojonymi układami hydraulicznymi. Usterzenie składa się tylko z części pionowej; ster podzielony na dwie osobne części.

Kadłub mieści w ciśnieniowej i klimatyzowanej kabinie 128—144 miejsc. Załoga 3-osobowa oraz stewardessy. Dziób kadłuba opuszczany do startu i lądowania dla lepszej widoczności. Podwozie trójzespołowe: 4-kołowe zespoły główne wciągane w skrzydła w kierunku kadłuba, zespół przedni — w kadłub. Cztery silniki turboodrzutowe Rolls-Royce i Bristol/SNECMA (również wynik współpracy) „Olympus—593" o ciągu 14 900 kp (16 900 kp z dopalaniem) wyposażone w tłumiki i odwracacze ciągu, umieszczone parami pod skrzydłami. Chwyt każdej pary wyposażony w sterowanie przekroju i fali uderzeniowej.

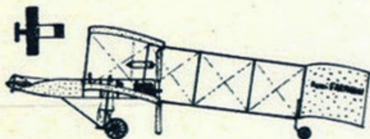
Integralne zbiorniki paliwa mieszczą łącznie 108 000 l. Paliwo służy również do chłodzenia konstrukcji w locie naddźwiękowym oraz do wyważania samolotu. W tym celu paliwo może być przepompowywane z przednich zbiorników do tylnych w czasie rozpędzania do prędkości naddźwiękowej, oraz do przodu — w czasie zmniejszania prędkości do poddźwiękowej. Środkowa grupa zbiorników automatycznie utrzymuje prawidłowe wyważenie samolotu w czasie przelotu. Samolot posiada bogate wyposażenie radionawigacyjne, m. in. potrójny system nawigacji bezwładnościowej oraz komputery pokładowe. (JŚ).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 25,60 m, długość — 58,84 m, wysokość — 11,60 m, pow. nośna — 358,25 m².
Ciężary: Ciężar własny — 72350 kG, ładunek użyteczny — 12 700 kG, ciężar całkowity max. — 166 490 kG.
Osiągi: Prędkość przelotowa max. (16 600 m) — 2 333 km/h, wznoszenie — 25 m/s, zasięg — 6 430 do 7 550 km, start na 10 m — 2 800 m, lądowanie znad 10 m — 2 360 m, pułap — 19 800 m.

SŁAWNE KONSTRUKCJE LOTNICZE

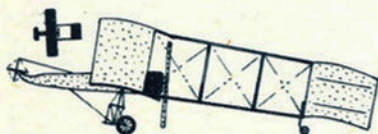
ANDRZEJ GLASS



VOISIN-FARMAN I (1907)

Francuz angielskiego pochodzenia, Henry Farman, wykonał pierwsze w Europie udane loty samolotem zbudowanym przez braci Voisin. We wrześniu 1907 r. wykonał skoki o długości 30–50 m. W dniu 15.X.1907 r. nauczył się panować nad równowagą lotu swej maszyny i 26.X.1907 r. przeleciał 771 m w 52 s. W dniu 9.XI.1907 r. wykonał pierwszy w Europie lot trwający ponad minutę (1 min. 14 s.), wykonując równocześnie pierwszy w Europie lot po kręgu, długi na 1 km. Lot ten powtórzył 13.I.1908 r., uzyskując nagrodę Aeroklubu Francji. Dnia 6.VII. 1908 r. przeleciał 20 km w 20 min. 20 s. Po zmodyfikowaniu samolotu, przez dodanie pionowych przegród między płatami, wykonał 2.X.1908 r. przelot długości 40 km w 44 min. 31 s. Farman był najlepszym i najsłynniejszym pilotem w 1908 roku.

Samolot był dwupłatowy. Ster wysokości znajdował się z przodu kadłuba, statecznik poziome i stery kierunku – z tyłu. Silnik 8-cylindrowy Antoinette 50 KM chłodzony wodą, napędzający śmigło pchające. Podwozie główne dwukołowe i tylne dwukołowe. Rozpiętość – 10,0 m, długość – 11,5 m, wysokość – 3,5 m, pow. nośna – 41 m^2, ciężar własny – 400 kG, ciężar całkowity – 520 kG, prędkość lotu – 60 km/h.



VOISIN-DELAGRANGE III

30.III.1907 r. Francuz Leon Delagrange wykonał 60-metrowy skok na samolocie Voisin-Delagrange I, zaś 5.XI.1907 r., przeleciał już 500 m. W styczniu 1908 r. rozpoczął loty na nowym samolocie, na którym 11.IV.1908 r. pokonał odległość 3,9 km. Po przeróbce samolot ten dostał oznaczenie Voisin-Delagrange III. Na nim Delagrange 23.VI.1908 r. przeleciał 14,2 km, następnie 8.VII.1908 r. wykonał pierwszy w Europie lot z pasażerem, a 17.IX.1908 r. wykonał lot trwający 30 min. 27 s., stając się najpoważniejszym konkurentem Farmana. Samolot ten był trzecim po samolotach Wright Fiyer III i Voisin-Farman I w pełni udanym samolotem.

Konstrukcja zbliżona do Voisin-Farman I. Wyróżniały go skrzynkowe płyty (tzn. z pionowymi przegrodami), wzorowane na latawcach skrzynkowych Hargrave'a. Silnik Antoinette 50 KM. Rozpiętość – 10 m, długość – 13 m, pow. nośna – 40 m^2.

W lotniczej KSIĘGARNI

Paweł Elsztein ● RAKIETY SONDUJĄCE ATMOSFERĘ, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne ● Biblioteka Astronautyczna ● Warszawa 1969, str. 96, cena 7 zł.

Ostatni zeszyt Biblioteki Astronautycznej, zapowiadany już od pewnego czasu i oznaczony numerem 9, zawiera wiele istotnych i jednocześnie ciekawych wiadomości, podanych zresztą w sposób przystępny i zrozumiały.

Autor od wielu lat zajmuje się problemem rozwoju i zastosowania rakiet. Jednym z nich jest wykorzystanie rakiet do sondowania atmosfery. Stąd też celem, jaki chciał osiągnąć piszący tę książeczkę, było przede wszystkim przystępne omówienie budowy i działania rakiet sondujących, ich wyposażenia, startu i lotu, najważniejszych typów rakiet konstruowanych obecnie oraz informacje o światowych ośrodkach sondażu atmosfery.

Po zapoznaniu czytelnika z przeznaczeniem rakiet sondujących (na przykład o promieniowaniu rentgenowskim sięgającym atmosfery ziemskiej, wykonywaniu nieosiągalnych dotąd zdjęć Słońca spoza atmosfery ziemskiej, zniekształcającej prawdziwy obraz, o przeprowadzaniu pomiaru wiatru, ziemskiego pola magnetycznego i tym podobnych) — autor zapoznaje go z budową rakiety sondującej. Opisuje więc jej konstrukcję, silniki, wyposażenie. Z kolei przedstawia urządzenia startowe i systemy śledzenia toru lotu rakiet (okazuje się, że jest ponad trzydzieści różnych systemów śledzenia rakiet sondujących).

Do ciekawszych rozdziałów tej książeczki należy niewątpliwie przegląd typów rakiet sondujących. Pierwsze tego rodzaju zestawienie w piśmiennictwie polskim zasługuje na pozytywną oceny i tym samym na dużą wartość poznawczą. Wiele interesujących szczegółów dowiadujemy się o rakietach sondujących Związku Radzieckiego (pierwszy start rakiety w ZSRR nastąpił w sierpniu 1933 roku), Stanów Zjednoczonych AP (start pierwszej amerykańskiej rakiety sondującej miał miejsce w listopadzie 1947 roku), Japonii, Francji, Wielkiej Brytanii, Niemieckiej Republiki Federalnej, Szwajcarii i Czechosłowacji.

W dalszym ciągu zapoznajemy się ze światowymi ośrodkami sondażu rakietowego, techniką rakietową w Polsce Ludowej oraz z historią światowej techniki rakietowej.

Estetycznie wydana praca, prosty język, którym autor posługuje się, a nade wszystko ilustracje będące stroną poglądową i uzupełniającą tej książeczki, podnoszą jej wartości.

Polecamy. (t)





KRZYŻÓWKA

Po prawidłowym rozwiązaniu krzyżówki, litery znajdujące się w polach oznaczonych cyframi w dolnym prawym narożniku, czytane kolejno od 1 do 7, dadzą dodatkowe hasło — rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

Pionowo: 1 — polski szybowiec treningowy typu SZD—15; 2 — amerykańska rakieta nośna; 3 — nazwa serii satelitów amatorskich.

Poziomo: 4 — miejscowość we Francji, gdzie odbył się w roku 1909 pierwszy międzynarodowy turniej lotniczy; 5 — element konstrukcji balonu lub skrzydła samolotu.

Opracował: **J. Palacz.**

Wśród Czytelników, którzy do 29 marca nadeślą prawidłowe rozwiązania, zostaną rozlosowane nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Krzyżówka".

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z NRU 7 Z 15 LUTEGO 1970 R.

Hasło: ISKRA.

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Jantar", 2 — Żwirko, 3 — paliwo, 4 — Tański, 5 — kołpak, 6 — dobieg, 7 — Gordon, 8 — zaczep.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Antoni Palczak** — Janowice Wielkie, ul. Kolejowa 4, pow. Jelenia Góra; **Jerzy Władyka** Przemyśl, ul. Słowackiego nr 13/5; **Andrzej Guja** — Jaworzno 3, ul. Gustawa Morcinka 11/15.



UJEMNY WZNIOS

Tomasz Celewicz — Gliwice. Ujemny wznios statecznika poziomego wpływa na stateczność samolotu. Jeśli chodzi o modele latające z silnikami spalinowymi, to ujemny wznios statecznika ma korzystny wpływ w fazie lotu z napędem, zwłaszcza na stromych torach wznoszenia.

SAMOLOTY NADDŹWIĘKOWE

Józef Klamka — Kielce. MiG—21 i Su—7 są samolotami rozwijającymi prędkości naddźwiękowe. Samoloty MiG—21 mają różne wersje rozwojowe i użytkowe.

ROZMAITOŚCI

Sylwester Bojzan — Chlebnia, pow. Grodzisk Maz. Pociski kierowane nie zawsze trafiają w cel. Jeśli pilot w porę dostrzeże pocisk, ma możliwość uniku. Poza tym istnieją różne systemy ostrzegające i zakłócające. Napalm ma postać najczęściej galarety lub masy mydłopodobnej. Może być zrzucany w pojemnikach o dowolnym kształcie.

AN—12 i AN—22

Grzegorz Bednarz — Wodzisław Śl. Samolot transportowy An—22 „Anteusz" jest ponad 4-krotnie większy od samolotu An—12 (ciężar całkowity max. — 250 ton i 61 ton).

MIĘŚNIOLOTY

Andrzej Dudziak — Wrocław, Marek Wojnar — Krosno. Nagroda brytyjska za pierwszy udany lot mięśniowy jest obecnie nagrodą międzynarodową, dostępną również dla obywateli innych krajów. Kilka lat temu nagroda Kramera została zwiekszona o fundację jednej z gazet angielskich. Musi to być płatowiec, skrzydłowiec itp. Nie może być poduszkowiec (warunek — wysokość lotu co najmniej 3 m). Bliższe szczegóły były podane w „SP" nr 7, 8 i 21 z 1962 r.

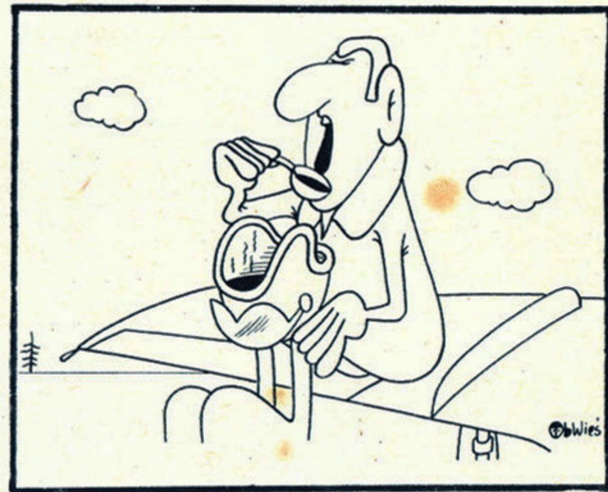
SAMOLOTY

Marian Świątek — Legionowo. Rysunki i dane techniczne samolotu „Mustang" były zamieszczone w starych rocznikach „SP", a samolotu Pe—2 w „SP" nr 41/1963 r.

SPROSTOWANIA

W numerze 4/1970 „Skrzydlatej" w notatce „Komunikacja i transport" podano: „Od roku eksploatowany jest na liniach „Aerofłotu" turbośmigłowy samolot pasażerski Jak—40". Wiadomo natomiast, że Jak—40 jest samolotem o napędzie **turboodrzutowym.** W rubryce „Samoloty w lotnictwie polskim" podano, że pierwszy prototyp samolotu An—24 oblatany został na początku 1960 r. W rzeczywistości pierwszy lot odbył się **20 października 1959 r.** Do regularnej komunikacji An—24, ze znakami rejestracyjnymi CCCP—46716, wszedł nie w 1963 r. ale **31 października** 1962 r. (na trasie Kijów — Cherson). Twierdzenie, że „An—24 odniósł większy sukces niż jego holenderski konkurent Fokker F—27" jest wątpliwe i trzeba by go przekonywająco dowieść. **Ponadto przelot z Moskwy do Kijowa kosztuje 15 a nie 14 rubli, jak podano** w następnym, 5/1970, numerze „Skrzydlatej" w rubryce „Komunikacja i transport". Przy okazji serdecznie pozdrawiam całą redakcję poczytnego tygodnika, którego jestem wieloletnim prenumeratorem — pisze **Grigorij I. Musijenko, wykładowca Kijowskiego Instytutu Lotnictwa Cywilnego.**

Prostujemy pomyłki, bardzo przepraszamy. Dziękujemy za pozdrowienia.



RAKIETA PO ŚWIECIE

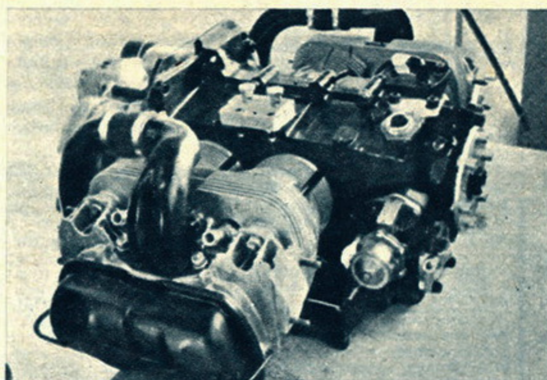


FOTEL WYRZUCANY CSRS

Na ostatnim Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu Czechosłowacja pokazała m. in. nowy fotel wyrzucany VZLU dla samolotu treningowego Aero L-39.

Fotel służy do ratowania pilotów z poziomu O i przy prędkości O. Maksymalny zakres prędkości użytkowej — 900 km/h.

Zdjęcia: „Shell Aviation News" „Der Flieger", „Aerokurier"



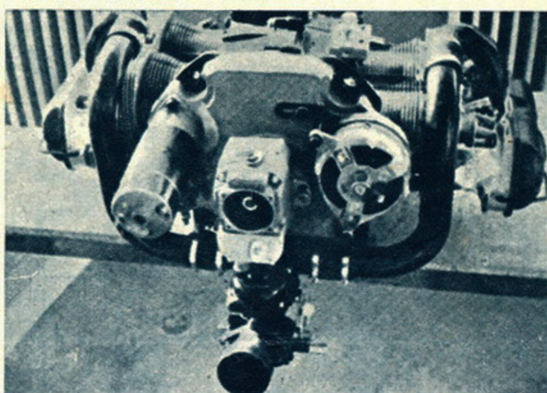
Z SAMOCHODU NA SAMOLOT

Tak wygląda silnik samochodowy „Volkswagen-1700", przekształcony fabrycznie w silnik lotniczy Sportavia-Limbach Comet SL-1700 E. Jest on stosowany m. in. w motoszybowcach 2-miejscowych RF-5.

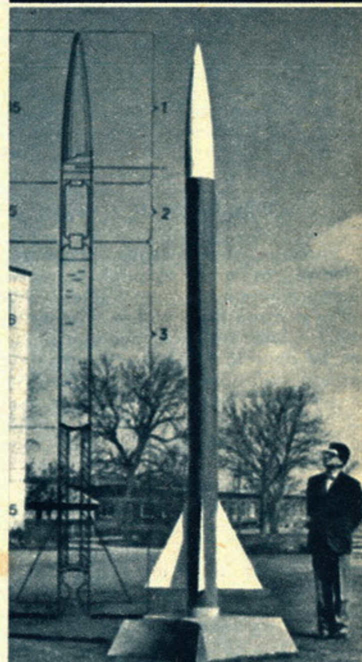
Moc startowa — 68 KM przy 3 600 obr./min., średnica cylindra — 88 mm, skok tłoka — 69 mm, pojemność skokowa — 1 680 cm3, stopień sprężania — 8:1.

Iskrownik — Bendix, gaźnik — Stromberg Zenith, rozrusznik — Fiat, prądnica — Ducelier.

Ciśnienie oleju — 2 do 4 kG/cm², temperatura oleju — 30 do 107° C, jednostkowe zużycie oleju — 0,04 l/h, max. temperatura głowic cylindrowych — 230° C, liczba oktanowa paliwa — 100, jednostkowe zużycie paliwa — 6 do 12 l/h. Kierunek obrotów śmigła — w lewo. Okres pracy międzyprzeglądowy — 450 h.



RAKIETA BADAWCZA



Szwedzka rakieta badawcza na paliwo ciekło-stałe SR-1.

Długość — 5 m, średnica — 0,25 m.

Ciężar przy starcie — 200 kG (paliwo — 140 kG, ładunek użyteczny — 20 kG).

Prędkość max. — M = 6,5 (1 900 m/s), pułap — 180 km.

Czas lotu na pułap — 202 s. Przyspieszenie przy starcie — 6,5 g.





PODWOZIA

Wielokołowe podwozie główne (8 kG/cm²) radzieckiego samolotu pasażerskiego Tu-154.

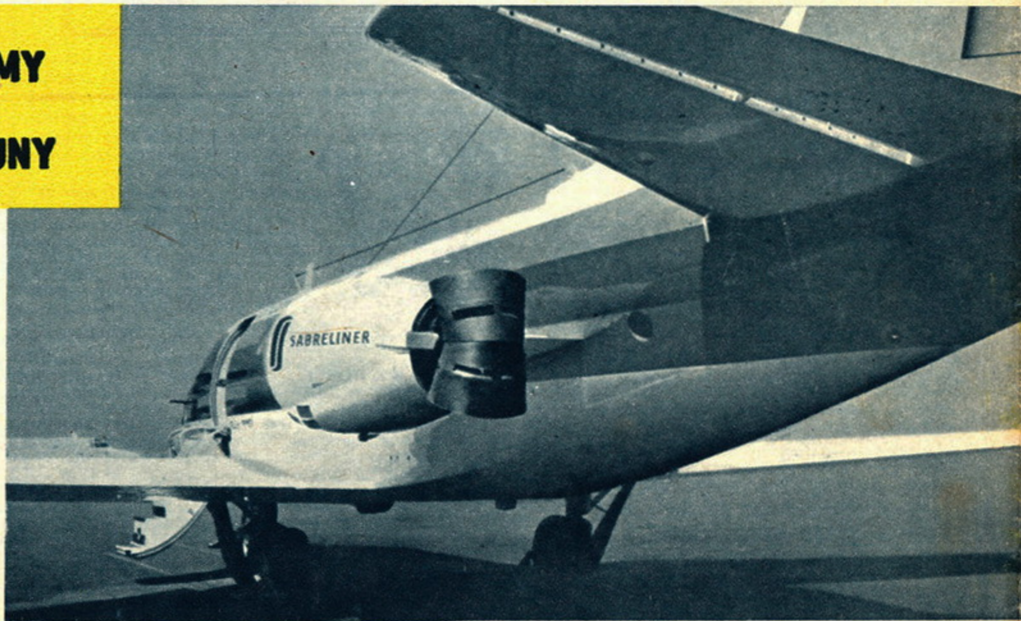
Włoski samolot wielozadaniowy Macchi AL-60C5 otrzymał nowe podwozie z goleniami z elementów rurowych.

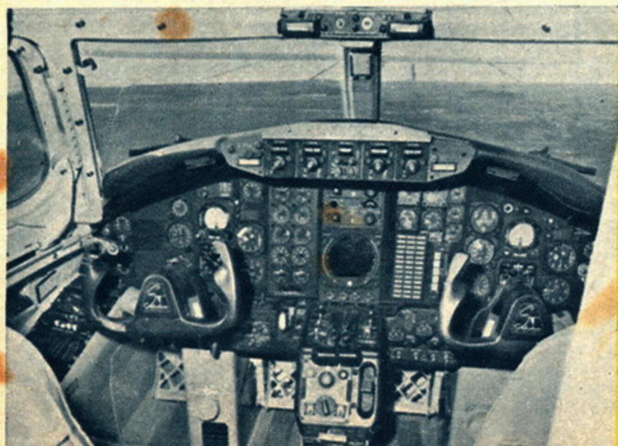
PODGLĄDAMY SAMOLOT DYSPOZYCYJNY



Sterowane podwozie przednie (pokazane w mom. zakrętu).

Seria zdjęć przedstawia szczegóły konstrukcyjne dwusilnikowego odrzutowego samolotu dyspozycyjnego „Sabreliner". Szczegóły te, zresztą typowe dla odrzutowców tej klasy, są na ogół niedostrzegalne dla przygodnych widzów. Tutaj zostały one pokazane specjalnie.





Dwuosobowa kabina załogi; stąd piloci obsługują wszystkie urządzenia pokazane na zdjęciach samolotu

Wyżej: Urządzenie do odwracania kierunku ciągu silników (pokazane w fazie dobiegu).

Z prawej: Podkadłubowy, płytowy hamulec aerodynamiczny (pokazany w wychyleniu); w głębi widoczne jest podwozie przednie.

Z prawej, obok: Skrzydłowa klapa przednia (pokazana w położeniu otwartym do lądowania).

